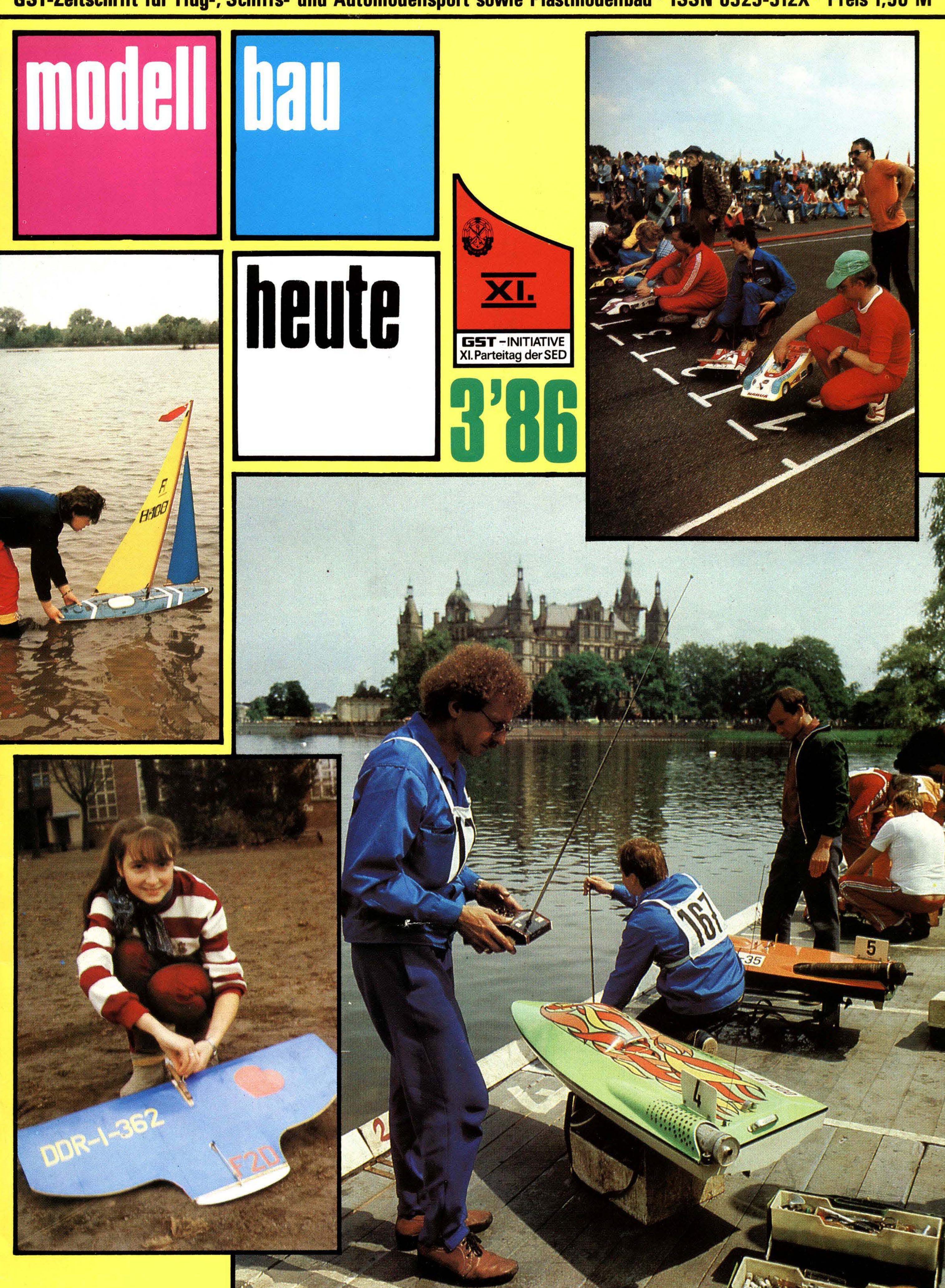
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M





Unter





THÄLMANNS
Namen







Unter Thälmanns Namen fuhren einige der ersten Schiffe unserer noch jungen DDR-Flotte über die Meere. So waren viele Leningrader auf den Beinen, als am 15. Juli 1959 das erste Flaggschiff der NVA-Seestreitkräfte, das Dampfschulschiff „Ernst Thälmann", als Botschafter der drei Jahre zuvor geschaffenen Nationalen Volksarmee am Leningrader Newa-Ufer festmachte.
Unter besonderen Umständen entstand der Frachtdampfer „Thälmann-Pionier". Tausende Pioniere unseres Landes halfen, die Mittel für dieses Schiff aufzubringen, indem sie unermüdlich Schrott sammelten. Wie dringend unsere Handelsflotte damals Verstärkung brauchte, beweist die Tatsache, daß sie zu diesem Zeitpunkt erst über drei Schiffe verfügte. Unsere Fotos zeigen den 3000-Tonnen-Frachter bei seiner Jungfernfahrt am 16. März 1957. An Bord befanden sich 102 Pioniere. Der 1. Offizier Klaus Heiden erläuterte einigen von ihnen im Kartenraum die Fahrtroute.
Nach modernen Gesichtspunkten des Schiffbaues wurde das Motorschulschiff der GST aus einem Kampfschiff umgebaut (dritte Abbildung). Hier werden Seesportler der GST auf ihren verantwortungsvollen Dienst als Offizier, Maat oder Matrosenspezialist der Volksmarine vorbereitet.
Die Bauunterlagen für diese Schiffe, die unter Thälmanns Namen von unserem sozialistischen Friedensstaat kündeten und künden, wurden bereits in mbh veröffentlicht: Die „Thälmann-Pionier" erschien als miniplan in mbh 3'82, das Dampfschulschiff der NVA als Beilage in Heft 8'84 und das GST-Motorschulschiff als Typenplan in der Ausgabe 11'82.

Zum Titel

Parteitagsmosaik – so nannten wir die Auswahl aus Modellsportmotiven, die die Vielseitigkeit und die Schönheit – hier sind ganz sicher nicht nur die Modelle gemeint, denn auch Mädchen und Frauen sind im GST-Modellsport zu Hause – in unserer Wehrsportart zeigen.

FOTOS: JANKE, TITTMANN, WOHLTMANN (2)

★★



Elf Gedanken zum ELFTEN

Es war im legendären Jahr 46, dem Geburtsjahr unserer sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Als knapp Vierzehnjähriger war ich Mitglied der FDJ geworden und wollte meine mageren Flugmodellbau-Erfahrungen zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft einbringen. Aber vom Flugmodellbau wollte damals niemand etwas wissen. Flugmodelle – das assoziierte zu sehr die Erinnerungen an die entsetzliche Zeit der angloamerikanischen Luftangriffe, und so bauten wir aus Sperrholz Modelle von historischen Gebäuden unserer Heimatstadt und modellierten aus Pappmaché Kasperleköpfe für unsere Puppenbühne. Eine Zeit wunderbaren Neubeginns, schöpferisch und endlich in Frieden! Und doch war da etwas, was uns Modellbauer nicht ganz befriedigte. Als dann die ersten Modellsegelschiffe auf einem Teich ihre Segel blähten, stand für uns fest: Wir gründen eine Arbeitsgemeinschaft Schiffsmodellbau.

Daß Flugzeug nicht gleich Flugzeug und Waffe nicht gleich Waffe ist, bewies unsere Partei mit ihrer konsequenten marxistisch-leninistischen Militärpolitik vom ersten Tag ihres Bestehens an. So war 1952 die Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik als Massenorganisation der verteidigungsbereiten Jugend nur eine logische Schlußfolgerung aus der konsequenten Friedenspolitik der DDR. Die 2. Parteikonferenz der SED faßte dazu den historischen Beschluß, in allen Bereichen planmäßig die Grundlagen des Sozialismus zu schaffen, die es zu schützen galt. Unsere Organisation war kaum gegründet, da fand sich schon im Oktober ein Häuflein unentwegter Modellflieger der GST im ehemaligen Chemnitz zusammen, um die erste Republikmeisterschaft auszutragen.

Das gleiche Häuflein Unentwegter traf ich beim II. Deutschlandtreffen der FDJ 1954 in Berlin wieder. Stolz reckten unsere GST-Flugmodellsportler während der großen Demonstration ihre selbstgebauten „Leistenkisten" in die Höh', als sie an der Tribüne mit unserem unvergessenen Wilhelm Pieck defilierten. Auch international wuchs unser Ansehen: Zum ersten Mal im GST-Flugmodellsport weilte eine DDR-Delegation in der Sowjetunion, um als Gäste an DOSAAF-Meisterschaften teilzunehmen.

Das Jahr 1956 weckt in mir ganz besondere Erinnerungen. Als Offiziersschüler erlebte ich die Geburtsstunde unserer Nationalen Volksarmee. In diesem Zusammenhang schätzte die 3. Parteikonferenz der SED ein, daß es möglich sei, Kriege zu verhindern, wenn die leninschen Prinzipien der friedlichen Koexistenz zwischen Staaten mit unterschiedlicher Gesellschaftsordnung in den Mittelpunkt der Friedenspolitik gestellt werden. Zum 1. GST-Kongreß in Karl-Marx-Stadt 1956 fuhren meine Modellsportkameraden bereits ohne mich, da ich inzwischen den Schlosseranzug mit dem Ehrenkleid der NVA vertauscht hatte. Und trotzdem verband uns eng die Grundidee unserer Organisation, wie sie auf diesem Kongreß formuliert wurde: Die feste Verbindung der sportlichen und technischen Ausbildung mit der patriotischen Erziehung unserer Jugend.

Und ich hatte mich richtig entschieden! Die 13. Tagung des Zentralkomitees der SED stellte 1961 die Grundsätze der ökonomischen und politischen Maßnahmen unserer Partei zum Schutz des sozialistischen Vaterlandes in den Mittelpunkt ihrer Beratung. Für mich brachten die Augusttage ernste Bewährungsproben an der Seite meiner Kampfgefährten und den größten Erfolg meiner Sportkameraden: Die Aufnahme des Schiffsmodellsportklubs der DDR in die NAVIGA, der internationalen Dachorganisation der Schiffsmodellsportverbände. Die im selben Jahr stattfindende Europameisterschaft in Karl-Marx-Stadt bestätigte den Erfolg: Acht Europameister, fünf Silber- und fünf Bronzemedaillen machten die DDR-Mannschaft zur erfolgreichsten Nation dieses Championats.

Der GST-Sport sollte noch mehr internationales Ansehen erringen: 1963 trug sich unser Joachim Löffler als erster DDR-Sportler in die Ehrentafel der weltbesten Freiflieger in der Wakefield-Klasse ein. Diese hohe Ehrung konnte er 1973 wiederholen, nachdem sich 1969 bereits Kamerad Dr. Albrecht Oschatz als Weltbester verewigen konnte. Und so ist auch das Kommunique „Der Jugend Vertrauen und Verantwortung" zu verstehen, das das Politbüro des Zentralkomitees der SED im selben Jahr beschloß: Der jungen Generation der DDR ihre Perspektiven im Sozialismus zu zeigen, um ihre Rolle beim weiteren Aufbau der neuen Gesellschaft hervorzuheben.

Signal DDR 20 – so hieß die GST-Initiative zum 20. Republikgeburtstag im Jahre 1969. „Signal mbh" – so könnte man den Beschluß des Sekretariats der GST begrüßen, eine Zeitschrift für den Modellbau und den Modellsport herauszugeben. Das war die Geburtsstunde unserer Zeitschrift mit dem bekannten Titel und der bekannten Aufmachung. Inzwischen liegt mit diesem Heft die 195. Ausgabe vor uns! 195mal 32 Seiten: Das sind mehr als 6200 Seiten für den Modellsport der GST, mehr als 6200 Seiten bunt gemischt – zugegeben: manchmal auch heiß umstritten – als Wegbegleiter der Modellbauer und Modellsportler unseres Landes.

Nicht zuletzt trug auch die journalistische Ausstrahlung unserer Zeitschrift mit dazu bei, daß die 4. Tagung des Zentralvorstandes der GST im Jahre 1973 die Bildung des Automodellsportklubs der DDR beschloß. Für alle Automodellsportler ein Beschluß von historischer Tragweite, sicherte er doch die internationale Wettkampftätigkeit unserer Automodellsportler und deren Anerkennung in der internationalen Arena. Für unsere Modellsportler ein Meilenstein in der Geschichte, für die Partei Ausdruck des Fortschritts in allen Lebensbereichen unseres Volkes, wie es die 9. Tagung des Zentralkomitees der SED feststellen konnte.



Wort halten ist Ehrensache!

Eine GST-GO und ihre Art, das Vorbild zu ehren

VEB Rohrkombinat Stahl- und Walzwerk Riesa, wenige Tage vor dem 100. Geburtstag Ernst Thälmanns. Übergabe einer Werkstatt auf dem ehemaligen GST-Segelflugplatz Kanitz an die gerade erst gegründete Sektion Automodellsport der GST-GO des Kombinats. Feierlicher und freudiger Augenblick für zwölf frischgebakkene Sektionsmitglieder, darunter drei Schüler, und ihren Leiter Lutz Kosche. Mehr als 600 Stunden eingebrachter Arbeitsleistungen dieser jungen Truppe stecken in dem geräumigen Blockhaus mit zwei Werkräumen, dem Maschinenund „Gift"-Raum sowie in dem zukünftigen Klubzimmer. 600 Stunden, die sie ganz sicher auch für spätere Jahre zu einem festen Kollektiv zusammengeschweißt haben. Aber ohne die Hilfe der Kameraden der Sektion Flugmodellsport des Kombinates, die schon seit mehreren Jahren in unmittelbarer Nachbarschaft in den Räumen der ehemaligen Flugplatzleitung ihr Zuhause gefunden haben, wäre die neue Werkstatt wohl kaum so schnell fertig geworden. Hand in Hand arbeiteten die Automodellsportler mit den Freifliegern – insgesamt 52 Kameraden, und davon betreut Sektionsleiter Hellfried Jensch rund 30 Schüler. Alte Leitungen mußten erneuert, Fußböden ausgebessert, Wände gestrichen, Werkbänke gebaut, Lampen angeschlossen werden und, und, und ...

Doch auch dadurch allein hätte diese moderne Werkstatt – sicher ein Wunschtraum manch anderer Sektion – noch nicht Wirklichkeit werden können. Die Grundvoraussetzung schuf der GST-Kreisvorstand in Riesa: Er übergab dieses Objekt, für das sich keiner recht verantwortlich fühlte, an die GST-GO im Stahl- und Walzwerk. Helmut Lange, der Vorsitzende des Kreisvorstandes der GST, kommentiert diesen Entschluß folgendermaßen: „Wir hatten uns in der ‚GST-Initiative XI. Parteitag der SED' vorgenommen, den Automodellsport im Kreis zu fördern. Dazu braucht man nicht zuletzt eine gute Werkstatt. Unser Wort mußte gehalten werden, das war klar! Und die Kombinatsleitung bot uns sofort ihre volle Unterstützung an." Manfred Richter, stellvertretender Vorsitzender der GST-GO im Rohrkombinat, ergänzt: „Der Gedanke, in dem Blockhaus eine Automodellsportwerkstatt einzurichten, fiel bei der zentralen Betriebs- und Parteileitung sogleich auf fruchtbaren Boden. Und die 1300 Mitglieder unserer Grundorganisation – außer Tauchsportlern sind alle Wehrsportarten vertreten – packten mit an. So fertigten zum Beispiel die Betriebsschlosser die Werkbänke, und die Motorsportler fuhren sie zum Blockhaus. Das Geld für die Bänke, Lampen, Werkzeuge und was sonst noch gebraucht wurde, bekamen wir vom Kombinat."

Ist solch eine großzügige Unterstützung eigentlich selbstverständlich? Helmut Lange erwidert: „Natürlich nicht. Aber die Kameraden der GST-GO ‚Ernst Thälmann' sind beispielgebend in ihrer gesamten Arbeit." So war nicht nur die Gründung der Sektion Automodellsport und der Bau der Werkstatt ihr gemeinsames Vorhaben zum XI. Parteitag der SED, natürlich bereiteten sie sich mit besonderer Sorgfalt auf den 100. Geburtstag von Ernst Thälmann vor. Die Kameraden richteten in diesem Ausbildungsjahr ein Traditionszimmer ein, in dem zahlreiche Dokumente vom Leben und Wirken des großen Arbeiterführers berichten. Im GST-Objekt Weida legten die Mitglieder der sozialistischen Wehrorganisation des Werkes einen Ehrenhain für Ernst Thälmann an. Jede Sektion fertigt eine Wandzeitung über ihr revolutionäres Vorbild an, und die beste Wandzeitung wird prämiert. Die Kameraden besuchen einen URANIA-Vortrag und schreiben eine Chronik für das Traditionszimmer. An all diesen Aktionen sind die Modellsportler selbstverständlich beteiligt.

Braucht es eigentlich noch mehr Beweise dafür, daß die Kameraden im VEB Rohrkombinat Stahl- und Walzwerk Riesa begriffen haben, was es heißt, Ernst Thälmann zu ehren und gleichzeitig der Gesellschaft und sich zu nützen?

Heike Stark

★★★

Diese Fortschritte im gesamten gesellschaftlichen Leben unseres Landes fanden 1976 ihren historischen Niederschlag in den Beschlüssen des IX. Parteitages der SED. Für unsere GST-Modellsportler hatte dieses Jahr noch weitere Höhepunkte parat: Die Europameisterschaft im Modellfreiflug brachte unserer jungen DDR-Mannschaft einen Vizemeister in der Klasse F1B und einen 4. Platz in der Klasse F1A. Und noch etwas bleibt mir in der Erinnerung: Der großartige Erfolg unserer Schiffsmodellsportler! Beim 10. Europawettbewerb der NAVIGA errangen sie fünf Gold-, acht Silber- und acht Bronzemedaillen, ein wahrhaft einmaliges Ergebnis!

Der X. Parteitag der SED im Jahre 1981 bestätigte unseren Menschen beeindruckende Leistungen auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens. In einem Schreiben an den Zentralvorstand der GST dankte Genosse Erich Honecker den Mitgliedern unserer Organisation für den ehrenvollen Beitrag in der großen Masseninitiative zum X. Parteitag. Dem zeigten sich vor allem unsere Schiffsmodellsportler würdig: Bei der 2. Weltmeisterschaft der NAVIGA in Magdeburg kam es zu einem triumphalen Sieg unserer Junioren: Vier Weltmeistertitel, acht Silbermedaillen und drei Bronzemedaillen waren der Erfolg.

Als die Präsidenten der GST-Modellsportklubs im Jahre 1984 in unserer Zeitschrift anläßlich des 35. Jahrestages unserer Republik beeindruckende Bilanz zogen, war ich bereits in unserer Redaktion tätig. Als an diesem strahlenden Oktobermorgen in Leipzig-Lößnig die Automodellsportler der GO „Montan" eine der schönsten RC-Pisten unseres Landes einweihten, war ich mit dabei und konnte mich von dem Erfolg ihrer Initiativen und Mühen überzeugen. So wie in Leipzig haben in allen Teilen unseres Landes die GST-Kameraden die Ärmel hochgekrempelt und in der GST-Initiative XI. Parteitag Großes vollbracht. Höhepunkt der Leipziger Anlage wird zweifellos in diesem Jahr der 1. Internationale Automodellwettkampf sein, der alle Beteiligten davon überzeugen wird: Unsere GST, das ist ein zuverlässiger Partner bei der patriotischen Erziehung unserer Jugend.

Georg Kerber

VORBILDLICH. Die Leistungen der Modellflieger des Bezirkes Frankfurt (Oder) reihen sich würdig in die Parteitagsinitiativen der Bevölkerung unserer Republik ein. Nach Übernahme ihres neuen Ausbildungszentrums, für das der Trägerbetrieb, VEG Obstproduktion Frankfurt (Oder)-Markendorf, der Rat der Stadt und die über 40 Mitglieder der GST-GO in VMI einen Wert von über 70 000 Mark erwirtschafteten, hat im Herbst 1985 die kontinuierliche Ausbildung begonnen. An vier Wochentagen und an den Wochenenden wird in unterschiedlichen Interessengruppen des Frei-, des Steuerleinen- und des Fernlenkfluges gearbeitet. Dafür stehen sieben Ausbilder zur Verfügung, die trotz Schichtarbeit gewährleisten konnten, daß bisher keine Ausbildungsstunde ausfiel. Für die Kinder des Ortsteiles Markendorf wurde eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, die es ihnen ermöglicht, an Wettkämpfen im Territorium und an der Kreiswehrspartakiade 1986 teilzunehmen. Darüber hinaus betreuen die Mitglieder der GST-Grundorganisation drei Arbeitsgemeinschaften Flugmodellsport an der „Station Junger Naturforscher und Techniker" der Bezirksstadt. Die dem Schüleralter entwachsenen Mitglieder werden nunmehr ohne Unterbrechung in die Ausbildungs- und Wettkampftätigkeit übernommen.

*

FOTOS: BREßMANN, JOHO, TITTMANN



Was

Wenige Tage vor dem XI. Parteitag der SED legen unsere GST-Modellsportler in den Grundorganisationen und Sektionen der Republik Rechenschaft darüber ab, wie sie ihren Verpflichtungen in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED" gerecht wurden. Stellvertretend für die unzähligen guten Leistungen unserer Kameraden möchten wir folgende Ergebnisse des sozialistischen Wettbewerbs zu Ehren des XI. Parteitages der SED veröffentlichen:

Finsterwalde. Die Mitglieder der GST-Grundorganisation Modellsport „Ernst Thälmann" in der „Station Junger Naturforscher und Techniker" Finsterwalde gestalteten eine Modellbauausstellung zu Ehren des 30. Jahrestages der NVA. Gezeigt wurde eine Hafenanlage im Maßstab 1:87 (H0) mit drei Schnellbooten der Volksmarine. Panzer, Kraftfahrzeuge und Umbauten im Maßstab 1:87 vertraten die Landstreitkräfte. Auch eine Entwicklungsreihe von Plastmodellflugzeugen zum Thema „Jagd- und Übungsflugzeuge der

DELEGATION. Anfang Januar besuchten führende Vertreter der DBD Ausbildungszentren der GST im Bezirk Potsdam. Die Delegation der Demokratischen Bauernpartei Deutschlands, unter der Leitung ihres Vorsitzenden Dr. Ernst Mecklenburg, Stellvertreter des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, informierte sich über die Leistungen der Mitglieder der sozialistischen Wehrorganisation in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED". An der Fliegerschule der GST „Ernst Schneller" in Schönhagen besuchten die Gäste im Beisein des Vorsitzenden des ZV der GST, Vizeadmiral Günter Kutzschebauch, auch eine Ausstellung von Flug-, Schiffs- und Automodellen. Die größtenteils vorbildgetreuen Nachbildungen in verschiedenen Maßstäben entstanden während Lehrgängen des Modellsports an der Schönhagener Schule.





WETTKAMPFPREMIERE. Die thüringische Stadt Greiz, nicht nur bekannt durch die vielen textilen Erzeugnisse, die hier hergestellt und zu sportlich-eleganter Mode verarbeitet werden, sondern auch durch die großen Schiffsmodellsportwettkämpfe in den vergangenen Jahren, hat eine neue Attraktion: einen Pokalwettkampf in den RC-E-Klassen des Automodellsportes. Wegen der guten Unterstützung durch die GST-GO Greika hat er gute Chancen, ein Traditionswettkampf zu werden. Die Greizer Automodellsportler, die sich innerhalb eines Jahres in der Schülerklasse und auch bei den Senioren bis zur DDR-Spitze vorgekämpft haben, waren die Gastgeber.

Informationen: Albert, Albrecht, Arlt, Ducklauß, Wolf, Schramm, Springer, Stütz, Tilgner, mbh

wir vorzeigen können

NVA mit Strahlantrieb" (Maßstab 1:72) war zu sehen.
Frankfurt (Oder). Die Mitglieder der GST-GO Flugmodellsport im VEG Obstproduktion Frankfurt (Oder) – Markersdorf übernahmen die Patenschaft über eine im Herbst 1985 gegründete GO Flugmodellsport im Stadtteil Südring. Zu ihren gemeinsamen Vorhaben gehörte ein Schützenfest für die Betriebsangehörigen, das großen Zuspruch fand.
Magdeburg. Die Kameraden der GST-GO Modellsport im Modellsportzentrum Magdeburg-Süd haben in der GST-Initiative die Renovierung ihrer SRC-Bahnanlage abgeschlossen und eine elektronische Zähl- und Startanlage entwickelt. Die Modellsportler richteten sich in Eigenleistungen einen Waschraum ein. Vier neue Wettkampfmodelle für die Klasse D2 wurden bisher gebaut. Anläßlich der Otto-von-Guericke-Ehrung werden die Mitglieder am 24. und 25. Mai ein Extrarennen im Automodellsport austragen. Auch an den Arbeiterfestspielen des Bezirkes beteiligen sich die Kameraden mit Vorführungen.
Salzwedel. Am 19. Juni 1986 wird das Schiffsmodellsportzentrum der GST-GO im VEB Erdgasförderung „Karl Marx" in Salzwedel eröffnet. Das in der Parteitagsinitiative geschaffene Ausbildungszentrum besitzt u. a. zwei Wettkampfbahnen für die Klassen E und F, mehrere Bootsstege sowie einen Wohnwagen mit Elektroanschluß.
Zerbst. Den Kampf um den Ehrennamen „Hermann Rademacher" – eines Revolutionärs der örtlichen Arbeiterbewegung – nehmen die Kameraden der GST-GO Modellbau Zerbst auf. Sechs Jugendfreunde der GO äußerten den Wunsch, einen militärischen Beruf zu ergreifen.
Zella-Mehlis. Eine neue elektronische Stoppeinrichtung für die Klasse EBR sowie eine elektronische Rundenzähleinrichtung für die EBS-Klasse konstruieren die Kameraden der Sektion Automodellsport der GST-GO im VEB Robotron-Elektronik Zella-Mehlis, um bei Wettkämpfen die Attraktivität für die Zuschauer zu erhöhen.
Mühlhausen. „30 Jahre NVA" lautet das Thema einer Modellbauausstellung in der „Station Junger Naturforscher und Techniker" Mühlhausen, die die Kameraden der GST-Sektion Schiffsmodellsport erarbeiteten.

Wo ein Genosse ist ...



Thomas Hellmann

Der gelernte Kfz-Schlosser stammt aus einer bekannten Sportlerfamilie. Sein Vater Rudi Hellmann – Leiter der Abteilung Sport beim ZK der SED – trieb schon als Kind aktiv Sport, und die Schwestern Karin und Angelika konnten sogar internationale Erfolge aufweisen. Und Thomas selbst: „Zuerst war ich kurze Zeit beim Gewichtheben, dann beim Turnen. Aber ich wollte lieber etwas bauen. Mein Freund, Volker Schulte, ging regelmäßig zum Raketenmodellsport. Den fragte ich, ob ich auch einmal mitkommen könnte. Das war 1978!" Thomas gefiel es so, daß er blieb.
Der 12jährige Schüler stellte 1979 in der Klasse S3B (Fallschirm-Zeitraketen) einen DDR-Rekord auf, der bis heute noch nicht überboten wurde. Im April 1984 ließ Thomas mit einem weiteren DDR-Rekord in der kleinsten Raketengleiterklasse (S4A) aufhorchen: 510 Sekunden zeigten die Stoppuhren! Das war die absolut beste Zeit, die bis dahin in der Welt mit einem Gleiter dieser Klasse ohne RC-Steuerung erreicht wurde! Seit dem 1. 1. 1979 nahm der bescheidene GST-Modellsportler an rund 100 Wettkämpfen teil, davon an zwölf im sozialistischen Ausland. Siebzehnmal bestieg er das höchste Treppchen auf dem Siegerpodest, einmal bei einer Meisterschaft in der VR Polen. 1983 und 1985 wurde Thomas DDR-Meister. Er erfüllte zweimal die Normen der Sportklassifizierung „Meisterklasse". In der DDR kämpfen rund 15000 Flugmodellsportler um die Erfüllung der Normen für das Modellflug-Leistungsabzeichen. Thomas Hellmann ist der 92. (!) Flugmodellsportler, der dieses Leistungsabzeichen mit zwei Diamanten besitzt.
Anläßlich des XI. Parteitages der SED bat er die Partei, ihn als Kandidaten aufzunehmen. „Auch mein Vater freut sich über meine Erkenntnis, daß man organisiert besser für den allseitigen Aufbau des Sozialismus kämpfen kann. Vater ist nämlich in diesem Jahr 40 Jahre Mitglied unserer Partei!" Alle, die Thomas kennen, sind überzeugt, daß der faire, disziplinierte und jederzeit einsatzbereite GST-Sportler als Kommunist eine Bereicherung im Vortrupp der Arbeiterklasse sein wird. Immer stellte er persönliche Interessen zugunsten von Wettkämpfen zurück. So brach er manchmal seinen Urlaub früher ab, um bei Lehrgängen oder Wettkämpfen anwesend zu sein. Mehrmals feierte er auch seinen Geburtstag im Zug zum Wettkampfort oder am Ort des Wettbewerbes. Kollektivgeist ist für Thomas kein Fremdwort. So ist es auch sein Verdienst, daß sich die Berliner Raketenmodellsportler im nationalen Maßstab einen führenden Platz erkämpft haben.
Als Übungsleiter hat Thomas wesentlichen Anteil daran, daß die jungen Raketenmodellsportler 1984 den Anschluß an das internationale Spitzenniveau erreichten. Im Vergleich zu den Ergebnissen der Weltmeisterschaft 1985 reihen sich die besten Ergebnisse der Hellmann-Schützlinge in die Gruppe der ersten zehn ein! So trug Thomas dazu bei, daß die in einem Brief an Erich Honecker formulierte Verpflichtung der Raketenmodellsportler der GST-GO des Patentamtes der DDR, ihre Sektion zu einem leistungsstarken Zentrum zu entwickeln, verwirklicht wurde.
Im Herbst 1985 löste er seine persönliche Verpflichtung ein und trat den Ehrendienst auf Zeit bei den bewaffneten Organen an. Für seine großen Leistungen wurde dem 18jährigen die „Ernst-Schneller-Medaille" in Bronze verliehen.

Gottfried Tittmann

Viele Bürger Salzwedels freuten sich bei der Einweihung des Objektes mit den GST-Modellsportlern



Bewährungsfeld für Modellsportler

Wir erwarten, daß unser Leben schöner und reicher wird, daß genügend Raum für eine interessante und sinnvolle Freizeitbetätigung bleibt. Aber kann man hier nicht nur das zurückerhalten, was man vorher zu geben bereit ist? Hängt nicht viel davon ab, wie jeder einzelne mitmacht und mitdenkt? ... da sitzen welche und lauern auf Gedanken. Diese stecken den Kopf um die Ecke, zögern noch, zögern lange, aber endlich kommen sie näher. Sie kommen! Machen noch einen winzigen Schritt ... dann schnappt die Falle zu ...

So ähnlich wie dem Robert Iswall in Kants „Die Aula" ist es den Salzwedeler GST-Modellfliegern ergangen. Sie saßen oft bei Alfred Döhring, dem Vorsitzenden des Kreisvorstandes der GST, debattierten, entwarfen, verwarfen, planten erneut. Die Gedanken nahmen Gestalt an – die Gestalt eines neuen RC-Flugplatzes. Das war Anfang des vergangenen Jahres. Die Einsicht in die Notwendigkeit zwang sie dazu. In unmittelbarer Nähe ihres alten Fluggeländes entstand eine Kleingartenanlage des VKSK. Den einen zur Freude, den anderen zum Ärger? Nein! Denn das Verständnis der Kameraden für diese notwendige Entwicklung, auch das zeitweilige Zurückstellen persönlicher Wünsche, konnte erreicht werden, weil sie gut und umfassend informiert, ihnen Perspektiven gezeigt wurden. Also lag es auf der Hand: Die Kameraden um Manfred Prank, dem Vorsitzenden der Grundorganisation der GST, gingen auf Suche nach einem geeigneten neuen Gelände. Bei 14 aktiven Fliegern und sechs ebenso aktiven Frauen ließ das Ergebnis nicht lange auf sich warten. Die LPG(P) Osterwohle stellte 0,9 ha landwirtschaftlich nicht zu nutzender Fläche den Kameraden zur Verfügung.

Nach diesem ersten Schritt folgte der zweite. Im schon erwähnten Disput entstanden die besten Ideen. Der April 1985 sah die dem Kreisvorstand der GST gehörende ehrenamtliche Projektierungsgruppe schwitzen, galt es doch schnell und verantwortungsvoll das umzusetzen, wovon ihre Auftraggeber träumten.

Tja, dann war es soweit. Die Salzwedeler Bürger sahen Feierabendbrigaden der verschiedenen Gewerke – seit dem V. Kongreß der GST verfügt der Kreisvorstand über solche Brigaden – und GST-Modellsportler jeden Tag nach der Arbeit und am Wochenende in Richtung Wiese ziehen. Unermüdlich waren sie dort tätig beim Transport von Baumaterialien, bei Ausschachtungs- und Erdarbeiten, bei Handlangerdiensten, beim Planieren, Betonieren, beim Malern oder Schweißen. Nun glaube man ja nicht, daß es alles so glatt ging, wie es sich hier liest. Zwischendurch hatte nämlich der eine oder andere auch mal genug, hing bei diesem oder jenem mal der Haussegen schief (sagten die Frauen: Schlagt doch eure Betten gleich dort auf.). Das Engagement der Salzwedeler läßt sich nur dann richtig einschätzen, wenn man weiß, daß der Platz im Mai 1985 noch grüne Wiese war, auf der im Oktober, zum Republikgeburtstag, aber schon ein Einladungswettkampf stattfinden sollte. Es ging also um mehr – um die Verantwortung des einzelnen.

Und die bewiesen die Kamera-



Sie stellten sich der Kamera (v. l.): Wolfgang Kriebenstahl, Franz Stütz, Alfred Döhring, Magnus Wienecke, Ralf Rohloff, Frank Rakowske und Manfred Prank

Bei dem von Manfred Prank konstruierten Modell verkürzt sich die Bauzeit erheblich



FOTOS: PRODEL, RAUM



Dieser ausgediente Kinowagen war bis Oktober 1985 das Domizil der RC-Flieger

den. Die aktivsten von ihnen, Ralf Rohloff, Wolfgang Kriebenstahl, Frank Rakowske, Magnus Wienecke, Arndt Bürger und Manfred Prank, leisteten durchschnittlich je 200 bis 280 Stunden. Der GO-Vorsitzende meinte, diese Haltungen sind Resultate der Debatten um Verantwortung. Das Kollektiv der GO hat einen einheitlichen Standpunkt, und der heißt: Bekenntnis durch Leistung! Gerade während der Initiativen zum XI. Parteitag. Präzise wie diese Erkenntnis fiel dann schließlich auch das Ergebnis aus. Der Platz besteht aus einer 63,0 m langen und 12,5 m breiten Betonbahn zum Starten und Landen. Das zum Gelände gehörende Gebäude enthält je einen Lager- und Werkstattraum für die Modelle sowie einen Kulturraum für die Modellsportler. Ein Domizil, in dem das Bauen und Fliegen Spaß machen, weil jetzt der Platz vorhanden ist, um große Wettkämpfe, beispielsweise Meisterschaften, auszutragen. Manfred Prank erhofft sich dadurch in Zukunft noch mehr Zulauf an jungen Modellfliegern. Die von der GST-GO geleistete Öffentlichkeitsarbeit wird dazu ebenfalls beitragen. Denn bei Dorffesten, bei LPG-Veranstaltungen, beim Umzug zum 1. Mai sind die Modellsportler dabei. Ausstellungen, Schaufenstergestaltungen und Dia-Vorträge unterstützen sie in dem Bemühen, noch mehr Jugendliche für sich zu gewinnen. Und daß viele bei der Stange bleiben, liegt auch an der Baukastenkonstruktion von Manfred Prank (mbh-Veröffentlichung wird vorbereitet). Sie ermöglicht den Jugendlichen, ein Flugmodell in kürzester Zeit zu bauen. Der Weg zum Fliegen wird um erhebliche Stunden verkürzt. Er ist überzeugt, daß das gelingt, denn der Modellflug ist eine interessante und sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Es gibt keine bessere Vorbereitung auf die „große" Fliegerei als diese. Kommt es doch hier auch auf gute Konzentration, Fingerfertigkeit, Kenntnisse der Aerodynamik und auf Ausdauer an. Er muß es ja schließlich wissen, denn seit Jahren fliegt er ein Agrarflugzeug.

Eigentlich, so könnte man meinen, müßten die Salzwedeler Kameraden doch zufrieden sein. Aber sie stellen bisher Erreichtes immer wieder in Frage. Es bleibt immer etwas, was noch zu verbessern ist. Auch an ihrem 76000-Mark-Objekt. Beispielsweise müssen noch Fußbodenarbeiten bis April 1986 durchgeführt werden, der Bau einer Wasserleitung ist geplant und Verschönerungsarbeiten um das Objekt stehen ebenfalls noch an. Dabei werden sie wieder gute Partner und Verbündete in den Betrieben der Stadt finden. Ohne deren Hilfe und Unterstützung wäre der Flugplatz wohl kaum denkbar.

Einen Dank auf nicht ganz alltägliche Art stattete der Kreisvorstand der GST den fleißigen und unermüdlichen Frauen der GO ab. Annemarie Kriebenstahl, Angelika Prank, Ursula Wienecke, Gerda Bürger und Rosemarie Blume erhielten die Medaille „Für aktive Arbeit in der GST". Auch sie hatten ihren Anteil am gemeinsamen Vorhaben, sei es bei Reinigungsarbeiten, beim Gardinennähen oder bei der Sorge um das leibliche Wohl.

Die GST-Kameraden aus Salzwedel haben es verstanden, den richtigen Weg zu suchen und zu gehen. Sie haben erfahren: Will man etwas erreichen, dann muß man ausdauernd und gewissenhaft bei der Sache bleiben. Der Erfolg lohnt die Mühen ...

Christina Raum

Auf richtigem Kurs

Lütten Snack vom neuen DDR-Urlauberschiff

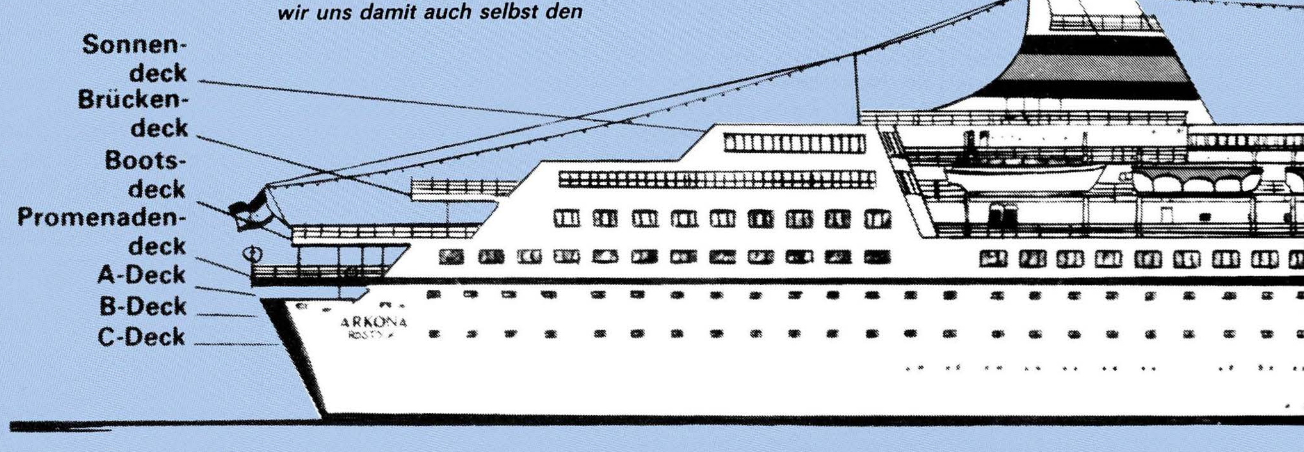


Lieber Olaf,
heute ist ein ganz besonderer Tag. Sicher nicht nur für mich, der ich zum ersten Mal auf einem so großen Pott bin, wie die Seeleute ihr Schiff nennen, auch für uns alle: Das neue Urlauberschiff unserer Republik lichtet die Anker. Das Kommando erschallt: „Schiff klar vorn und achtern, Leinen los!". Wir Passagiere drängen uns an die Reeling, winken und freuen uns über den Abschiedsgruß des Blasorchesters am Warnemünder Passagierkai. „Muß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus", klingt es zu uns hinauf.

Ich bin natürlich stolz, auf der ersten Reise dabei zu sein. Eigentlich hätte auch jeder andere des Taktstraßenkollektivs auf unserem Bau diese Reise verdient. Denn allein sind wir nichts. Lieferte nicht die Vorfertigung so gut die Teile zu, würden nicht die Ausbaugewerke so rasch der Montage folgen, könnten auch die Mieter nicht termingerecht einziehen. Erst dieses Zusammenspiel macht den Erfolg aus. Auf jeden Fall verpflichtet das, auch künftig sein Bestes zu geben. Das ist doch einfach: Wenn wir täglich zur Stärkung unserer Republik unser Bestes geben, erweisen wir uns damit auch selbst den besten Dienst. Dieser Kurs ist richtig!

Mit der Indienststellung der ARKONA setzen wir die 25jährige gute Tradition fort, den Werktätigen erholsame und erlebnisreiche Schiffsreisen zu ermöglichen. Ich meine, auch das ist ein Ergebnis der Wirtschafts- und Sozialpolitik, die die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands seit nunmehr anderthalb Jahrzehnten mit großem Nutzen für den Frieden und für das Wohl des Volkes führt.

Ein paar Zahlen werden Dich, lieber Olaf, als Schiffsmodellsportler der GST interessieren: 25 Jahre lang war die MS VÖLKERFREUNDSCHAFT vornehmlich im Auftrage des Feriendienstes des FDGB unter Flagge der DDR im Dienst. Das Schiff legte in dieser Zeit 1623336 Seemeilen zurück, was etwa 75 Erdumkreisungen entspricht. Es beförderte dabei 218 593 Passagiere, war allein 17mal von Rostock aus auf Kuba-Kurs gegangen und hat auf diesen Hochseereisen 10000 DDR-Bürger befördert.



1985 mußte das Schiff – übrigens 1948 in Göteborg gebaut und bekannt geworden als ehemalige STOCKHOLM, die 1956 mit dem italienischen Passagierschiff ANDREA DORIA kollidierte – wegen technischen Verschleißes außer Dienst gesetzt werden. Das heutige Urlauberschiff wird hauptsächlich vom FDGB-Urlauberdienst gechartert und 230 Tage des Jahres als Gewerkschaftsschiff die guten Traditionen der VÖLKERFREUNDSCHAFT fortführen.

Elf Tage voller Erwartungen liegen vor uns, drei davon in Leningrad, zwei in Riga. Die nächsten Stunden gehören erst einmal dem Heimischwerden an Bord, den ersten freundschaftlichen Begegnungen und der Besichtigung. Davon, lieber Olaf, werde ich Dir im nächsten Brief berichten.
Dein Opa Hans

Lieber Olaf,
ich weiß, daß Dich unser neues Urlauberschiff besonders als Modellbauer interessiert. Deshalb möchte ich heute von unserem Rundgang mit dem Kapitän berichten.

Auf dem C-Deck beginnen wir, eines von insgesamt sieben Decks. Wir staunen nicht schlecht, als wir ein Schwimmbecken sehen, eine Sauna, Massage- und Gymnastikräume sowie drei Solarkabinen, wo man sich auch bei bedecktem Himmel bräunen lassen kann. Ein zweites Schwimmbecken entdecken wir später auf dem sogenannten Pool-Deck. Dann besichtigen wir auf dem B-Deck eine Zwei-Mann-Kabine mit Aufbettung und auf dem A-Deck eine Suite, die aus einem Schlafraum mit Doppelbett sowie einem Wohnraum besteht. Alles mit angenehmen Komfort, zu dem Bad oder Dusche, Radio, Telefon und Farbfernseher gehören …

Als nächstes lernen wir das Café „Neptun" auf dem Promenadendeck kennen. Nachmittags lädt dieser große Gesellschaftsraum – 475 Personen finden hier Platz – zu Kaffee und Kuchen, abends zu Tanz und geselligen Veranstaltungen ein.

Auf dem Promenadendeck befinden sich auch die Bibliothek mit mehr als tausend Bänden und das Spielzimmer. Die nächste Station ist das Restaurant „Arkona". Die Mahlzeiten werden in diesem mit 290 Plätzen großzügig ausgestatteten Saal in zwei Durchgängen eingenommen. Bei dem von allen Tischen ausgezeichneten Blick stellt sich der Appetit von selbst ein!

Doch jetzt geht's erstmal hinaus ins Freie, auf das Sonnendeck. Insgesamt beträgt die Freifläche im Decksbereich 1650 Quadratmeter. Pro Passagier steht ein Liegestuhl zum Sonnenbaden bereit. Als ich den Kapitän frage, warum nicht überall die Stühle festgelascht sind, macht er darauf aufmerksam, daß Stabilisatoren das seitliche Rollen des Schiffes bei stärkerem Seegang dämpfen. Sie ähneln in Form und Größe den Flügeln kleiner Flugzeuge und sind jeweils an der Steuerbord- und Backbordseite mittschiffs drei Meter unter der Wasserlinie angebracht. Interessant auch das Fernsehstudio, womit eigene Übertragungen von Bord vorgesehen sind.

Schließlich sind wir auf der Brücke, der „Käptn" erzählt uns weitere interessante technische Details. So zum Beispiel über die Möglichkeiten der Satellitennavigation und -kommunikation, so auch über die Rauchgasführung, deren Mantel in seiner achteren Partie einer rollenden Woge gleicht und die Umweltbelastungen ausschließt. Und so auch über die Leistungen der beiden Verstellpropeller und des Bugstrahlruders, die es dem Schiff ermöglichen, bei günstiger Witterung ohne Schlepperhilfe auf engstem Raum zu wenden und festzumachen.

Sicher werden Dich, lieber Olaf, als „Schiffsmodellbau-Kapitän" noch viele Details interessieren. Sodann bewaffne ich mich mit der Kamera, um für Dich viele Detailfotos für Deine Dokumentation zu schießen. Aber das ist gar nicht so einfach, wenn der Horizont schräg liegt …
Von Bord ein kräftiges Ahoi.
Dein Opa Hans

Lieber Olaf,
unsere Ostsee-Kreuzfahrt neigt sich dem Ende zu. Es gibt keinen Grund zum Traurigsein. Die drei Tage in Leningrad sind noch in frischer Erinnerung. Ein unvergeßliches Erlebnis, kann man doch hier die Geschichte zu Fuß ablaufen. Diese Stadt, die den Namen des Führers der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution trägt, wird zu Recht die Wiege der Revolution genannt. Auf Schritt und Tritt begegnet man ihrer Geschichte: dem Winterpalais, der Peter-Pauls-Festung, dem Smolny … Leningrad ist zugleich ein Mahnmal des heldenhaften Widerstands gegen die 900 Tage währende Blockade durch die faschistischen Eindringlinge. Tief gerührt stehen wir vor den Gräbern in Piskarjowskoje, hier ruhen etwa eine halbe Million Leningrader. Die meisten der in den Massengräbern Bestatteten sind Frauen, Kinder und Greise. Die meisten von ihnen sind verhungert.

In diesem Augenblick ist es gut zu wissen, daß uns mit der Sowjetunion eine unverbrüchliche Freundschaft verbindet. Auch heute leistet die Sowjetunion den entscheidenden Beitrag zur Verhinderung eines neuen Krieges. Wir unterstützen ihre Friedensinitiativen – ein bißchen kann ich durch meine gute Arbeit dazu beitragen.

Eine Seefahrt ist nicht nur lustig, sondern man hat auch viel Zeit zum Nachdenken … Beinahe hätte ich vergessen, Dir, lieber Olaf, die technischen Daten unseres Schiffes und den Farbanstrich aufzuschreiben, die Du als „Schiffchenschnitzer" zum Bau Deines Modells benötigst. Weitere Schiffsdetails kann ich Dir sicher später beschreiben, denn als Passagier der Jungfernreise bin ich fast schon ein „richtiger Seemann"! Versprich mir, daß ich beim Stapellauf Deiner „Mini-Arkona" dabei sein darf.

Den sowjetischen Sekt dafür bringe ich gleich mit!
Dein Opa Hans

Die Informationen sind dem Katalog der MS ARKONA sowie zahlreichen Veröffentlichungen der Tagespresse entnommen; dem Briefeschreiber wurde von Bruno Wohltmann die Feder geführt.

ARKONA
Technische Angaben:
Baujahr: 1981; Bauwerft: Howaldtswerke – Deutsche Werft AG, Werk Hamburg; Indienststellung (DDR): 29. 8. 1985; Länge ü. a.: 164,35 m; Breite a. Sp.: 22,60 m; Tiefgang (max): 6,11 m; Seitenhöhe (bis Hauptdeck): 16,05 m; Vermessung: 18834,61 BRT, 10695,42 NRT; Maschinenleistung: 4× 3300 kW; Geschwindigkeit: (max.) 20 kn, (Dienst) 17 kn; Besatzung: 240 Personen; Passagiere (max.): 580 Personen.
Farbangaben:
Rumpf unter Wasser: rot; Rumpf über Wasser: weiß; Streifen in Höhe Promenadendeck: blau; Aufbauten: weiß; Decks: hellholz; Schornstein: weiß, blau-rot-blaues Band, schwarze Kappe; Boote: weiß mit orangefarb. Persenningen.

VÖLKERFREUNDSCHAFT
Technische Angaben: Länge ü. a.: 160,07 m; Breite: 21,06 m; Tiefgang: 7,54 m; Tragfähigkeit: 4775 tdW; Vermessung: 12068 BRT, 6287 NRT; Antriebsleistung: 2× 4413 kW (12000 PS); Geschwindigkeit: 18 kn; Besatzung: 225 Personen; Passagiere: 550 Personen.
Farbangaben: Rumpf unter Wasser: grün; Rumpf über Wasser: weiß; Aufbauten: weiß; Decks: holzfarben; Umschlagseinrichtungen: gelb; Boote: orange; Schornstein: 1960 – Febr. 1964: gelb, rotes Band mit FDGB-Emblem, seit Febr. 1964 gelb, blau-rot-blaues Band.

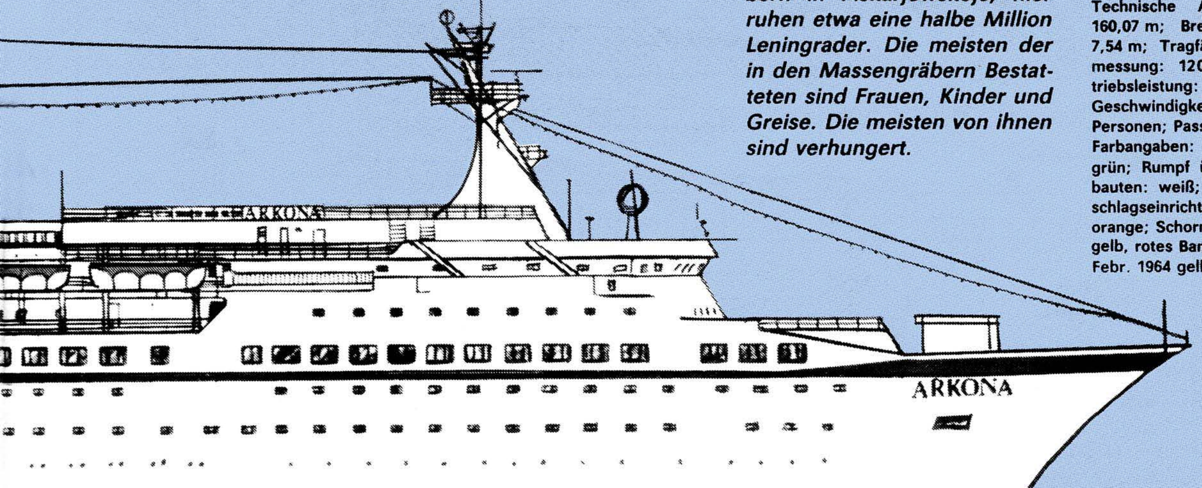
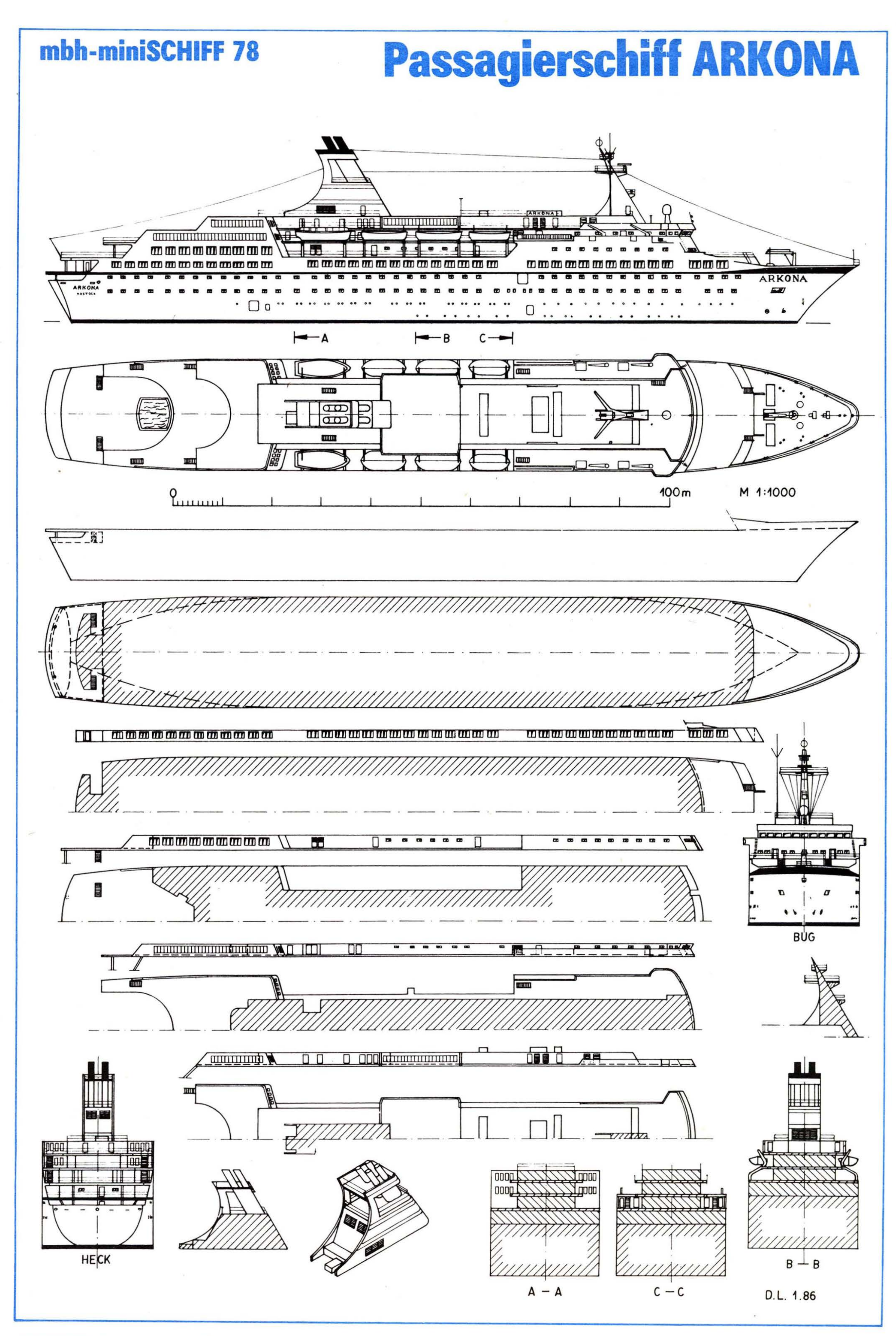
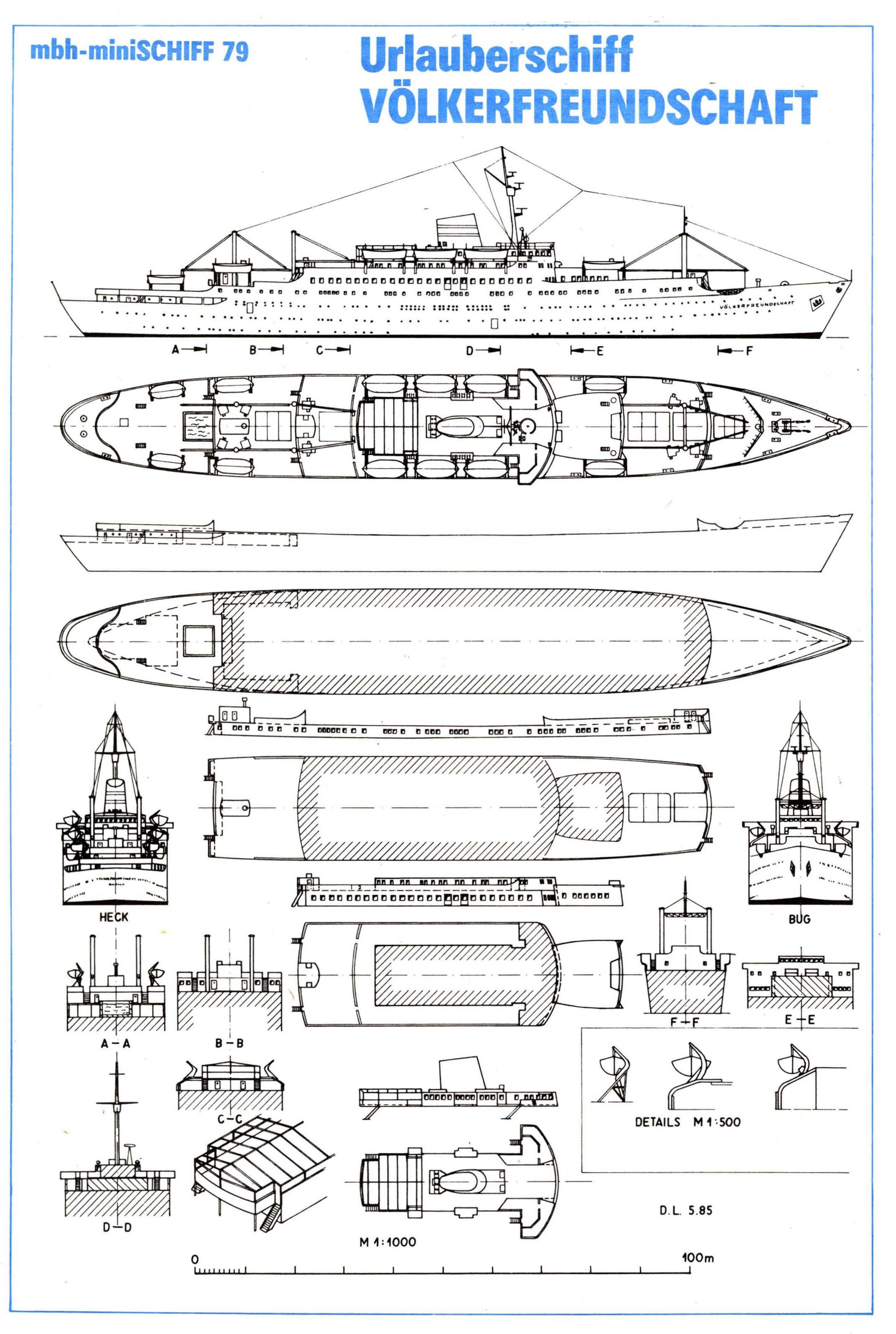


FOTO: SCHÄFER

Passagierschiff ARKONA




mbh-miniSCHIFF 79
Urlauberschiff
VÖLKERFREUNDSCHAFT
VÖLKERFREUNDSCHAFT
A
B
C
D
E
F
HECK
BUG
A – A
B – B
C – C
D – D
E – E
F – F
DETAILS M 1:500
D.L. 5.85
M 1:1000
0
100m

Ein Oldtimer — noch immer aktuell

Mit ihrer fleißigen und oftmals körperlich sehr schweren Arbeit leisten die Beschäftigten der See- und Küstenfischerei der DDR einen beachtenswerten, entsprechend den gewachsenen Anforderungen ständig steigenden Beitrag zur Versorgung unserer Bevölkerung mit Fisch und Fischwaren. Sie haben in Verwirklichung der Beschlüsse des X. Parteitages der SED die verantwortungsvolle Aufgabe zu erfüllen, das Aufkommen an Speisefisch zu erhöhen. Mit einer relativ konstanten Fangmenge von etwa 50000 t im Jahr nehmen die genossenschaftlichen See- und Küstenfischer einen festen Platz – 19,1 Prozent am Gesamtfischfang – in der Fischwirtschaft der DDR ein. Deshalb möchten wir heute den wohl bekanntesten Fischereifahrzeug-Typ unserer Küste vorstellen.

Die Fischkutter vom Typ D haben den zahlenmäßig größten Anteil an der Flotte der Küstenfischerei [1]. 1984 waren noch 65 Fahrzeuge dieses allgemein als 17-m-Kutter bezeichneten Typs bei der Fischerei in Dienst [2]. Im Aussehen einem modernen Motortrawler entsprechend, sieht man vielen Booten ihren bisherigen 35jährigen Einsatz nicht an. Die ersten Kutter dieses Typs waren als Reparationsleistung in Auftrag gegeben worden, jedoch stellte die Sowjetunion zur Verbesserung unserer Fischversorgung bereits 1948 zwölf Kutter aus dem Bauprogramm zur Verfügung. Diese Kutter bildeten den Grundstock bei der Gründung des späteren Fischkombinates Saßnitz 1949. Für die zunächst für den Ostsee-Einsatz konzipierte volkseigene Kutterflotte wurden Fahrzeuge bei 16 Werften in Auftrag gegeben nach einem etwas modifizierten Entwurf. Daneben erfolgte 1949 der Zulauf weiterer Kutter aus den für die UdSSR produzierten Serien.

Die 17,60 m langen Schiffe (Zeichnung 1) waren vollständig aus Holz gebaut worden mit Antriebsmotoren verschiedener Hersteller von 59 kW (80 PSe) Leistung. Aus diesem Typ wurde zur Lieferung 1950 der „verbreiterte 16-m-Kutter" mit 17,80 m Länge und 5,60 m Breite entwickelt. Diese Kutter waren von ihren Vorgängern im wesentlichen nur durch ihre größeren Abmessungen zu unterscheiden und sollen nicht Gegenstand dieses Miniplanes sein. Ursprünglich wichen nur einige Kutter kleiner Bootswerften, die in das Bauprogramm mit einbezogen wurden, von dem Grundtyp ab. Nachfolgende Änderungen und Umbauten, die die Kutter selbst im Detail sehr unterschiedlich erscheinen lassen, hatten verschiedene Gründe: Entwicklung der Fischereitechnik, weitergehende Sicherheitsforderungen, Ausrüstung mit einheitlichen Antriebsmotoren, Verbesserung der Wohneinrichtung, Ersatz von Bauteilen durch Stahlkonstruktionen. Erste Umbauten erwiesen sich schon bald notwendig. Eine längere Einsatzdauer erforderte ein größeres Raumangebot für die vierköpfige Besatzung, das nur durch Vergrößerung des Deckshauses gewonnen werden konnte (Bild 1). Das Rettungsfloß wurde besser geschützt auf einer Stellage gelagert (Zeichnung 1a). In diesem Ausrüstungszustand kamen die Kutter an die 1955 gegründeten Fischereifahrzeug- und Gerätestationen (FGS), welche sie an die im gleichen Zeitraum gegründeten Fischerei-Produktionsgenossenschaften (FPG) vercharterten.

Ende der fünfziger Jahre begann die Umrüstung auf einen einheitlichen Motorentyp vom SKL Magdeburg. Damit konnten Reparaturzeiten verkürzt und die Reserveteilversorgung entscheidend verbessert werden [3]. Über den Maschinenschacht wurde ein neues Deckshaus gesetzt; auch weitere Holzkonstruktionen ersetzte man. In dieser Form (Zeichnung 2) ist der Fischkutter Typ D noch jetzt anzutreffen.

Die Einführung der Tuckfischerei 1963, bei der das größere pelagische Netz durch zwei Kutter geschleppt wird, bedingte bei der Hälfte der Fahrzeuge die Anordnung der Fischereiausrüstung auf der Backbordseite. Nach Auflösung der FGS 1969 erwarben die FPG die Schiffe und gestalteten Ausrüstung und Farbgebung individuell.

Ab Mitte der siebziger Jahre erfolgte eine weitere Modernisierung, die ihren sichtbaren Ausdruck in der Anordnung eines Schornsteinmantels anstelle des Besanmastes sowie der Ausrüstung mit Radargerät findet. Das Deckshaus wurde auf der nicht für den Fischereibetrieb benötigten Schiffsseite bis zum Schanzkleid verbreitert (Zeichnung 3). Die Umbauten führten zu verschiedenen Lösungen, wobei Boote in größerem Umfang auch neu beplankt worden sind. Alle Umbauten bedingten eine Tiefgangsvergrößerung auf durchschnittlich 2,35 m mit achterlichem Trimm (Zeichnung 2). Zeichnung 3 berücksichtigt, daß hier der Unterwasseranstrich bis zur Oberkante des Blechbeschlages der vorderen Schiffshälfte hochgezogen wurde.

1984 fuhr man auf Kutter JOHANN STELLING versuchsweise eine Hilfsbesegelung, um die Antriebsökonomie zu verbessern [4]. Diese neueste Entwicklungsvariante ist in Zeichnung 3 strichpunktiert aufgezeigt. Die Pläne zeigen das Aussehen der Schiffe zum angegebenen Zeitpunkt. Der Modellbauer kann von Bildern oder aus eigener Anschauung auch leicht „sein" gewünschtes Schiff ableiten. Bezüglich Einzelheiten der Ausrüstung und Takelage sei auf den in [5] enthaltenen Plan verwiesen.

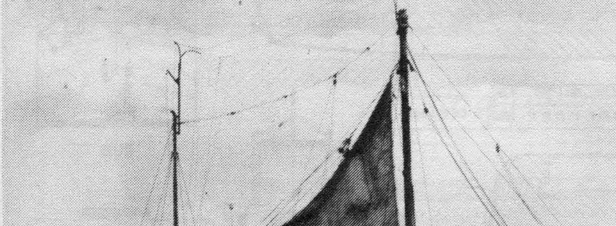
Die Besichtigung eines Schiffes an Land ist möglich beim Traditionsschiff in Rostock-Schmarl (Fischkutter WISMAR), beim Museum für Meereskunde in Stralsund (Fischkutter ADOLF REICHWEIN) und in Greifswald-Wieck (Fischkutter ROSA LUXEMBURG).

Text und Zeichnung:
Günter Dame

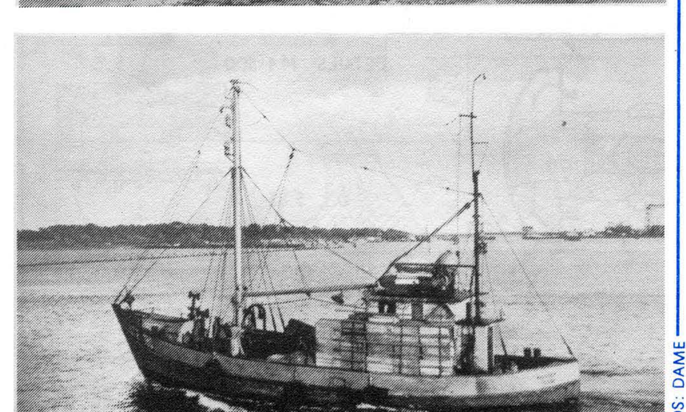
Literatur:

[1] Neumann/Strobel „Vom Kutter zum Containerschiff", Berlin 1981
[2] DSRK-Schiffsklasse Register 1984/85, Zeuthen 1984
[3] Ostsee-Zeitung 15. 10. 1957
[4] Seewirtschaft 6/1984; poseidon 5/1984
[5] modellbau heute 3'82

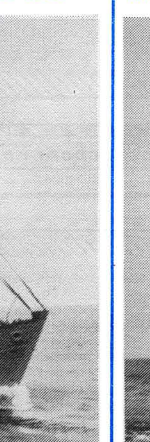
Aus Platzgründen werden die Zeichnungen 2 und 3 in der nächsten Ausgabe abgedruckt.

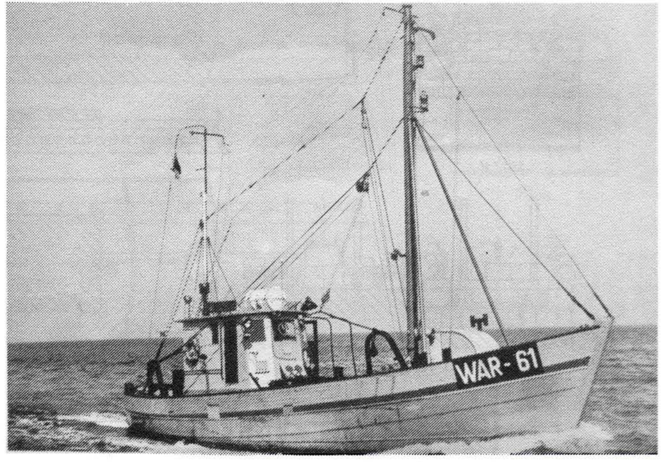


Fischkutter WEIMAR 1964 (oben)

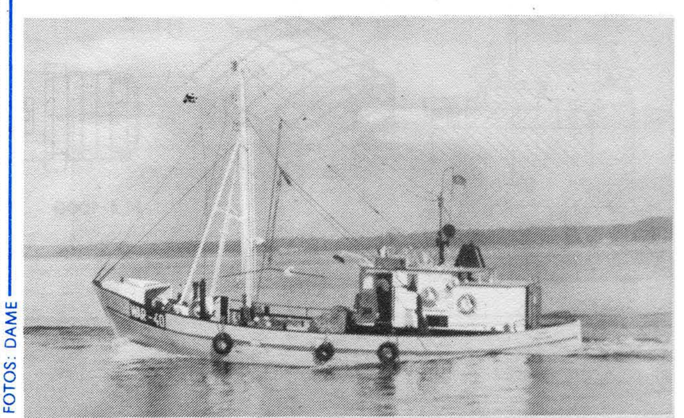


Fischkutter EINIGKEIT 1968



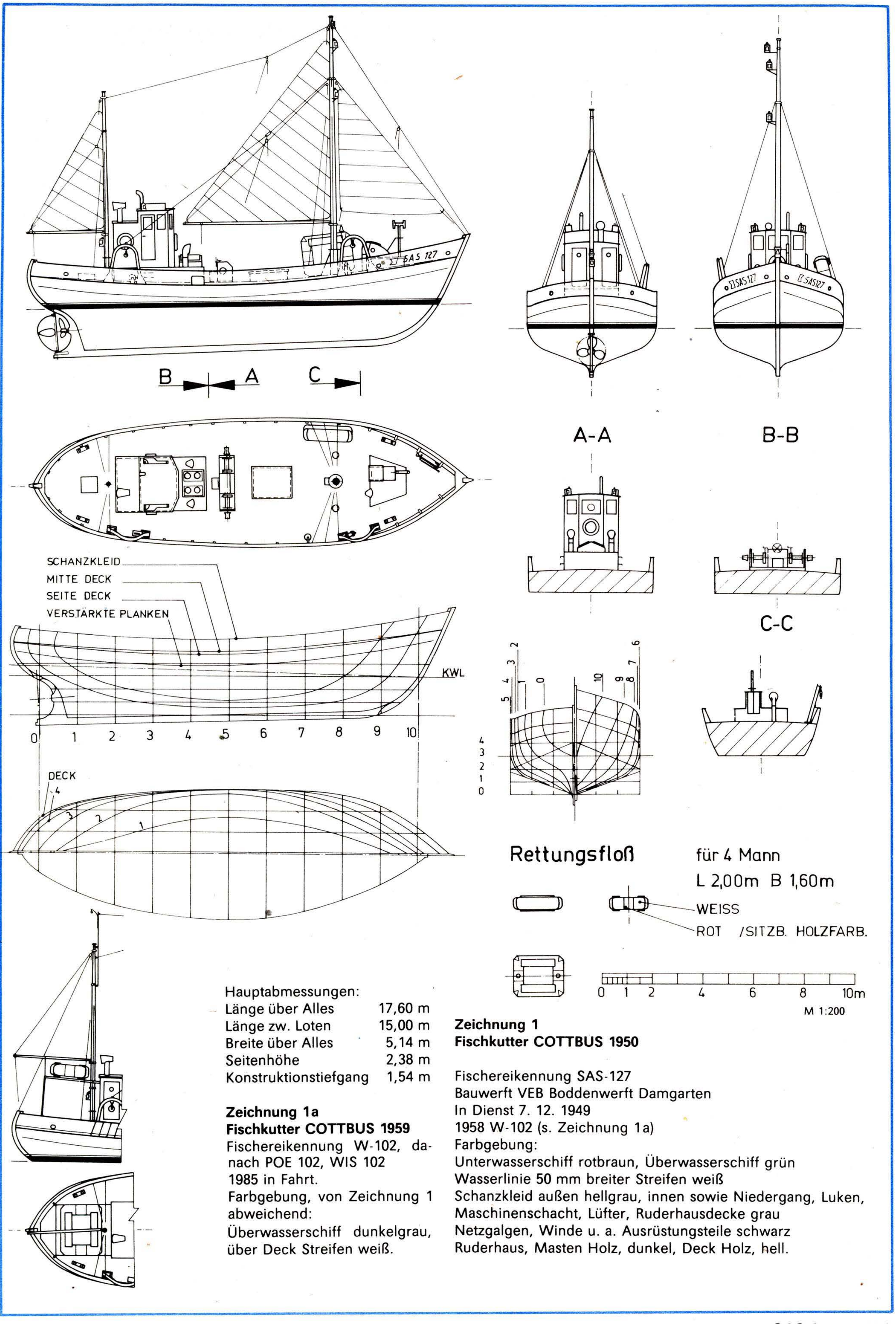


Fischkutter DRESDEN 1972 (o.)



Fischkutter FREIHEIT 1976

FOTOS: DAME



Hauptabmessungen:

Länge über Alles	17,60 m
Länge zw. Loten	15,00 m
Breite über Alles	5,14 m
Seitenhöhe	2,38 m
Konstruktionstiefgang	1,54 m

Zeichnung 1a
Fischkutter COTTBUS 1959

Fischereikennung W-102, danach POE 102, WIS 102
1985 in Fahrt.
Farbgebung, von Zeichnung 1 abweichend:
Überwasserschiff dunkelgrau, über Deck Streifen weiß.

Zeichnung 1
Fischkutter COTTBUS 1950

Fischereikennung SAS-127
Bauwerft VEB Boddenwerft Damgarten
In Dienst 7. 12. 1949
1958 W-102 (s. Zeichnung 1a)
Farbgebung:
Unterwasserschiff rotbraun, Überwasserschiff grün
Wasserlinie 50 mm breiter Streifen weiß
Schanzkleid außen hellgrau, innen sowie Niedergang, Luken, Maschinenschacht, Lüfter, Ruderhausdecke grau
Netzgalgen, Winde u. a. Ausrüstungsteile schwarz
Ruderhaus, Masten Holz, dunkel, Deck Holz, hell.

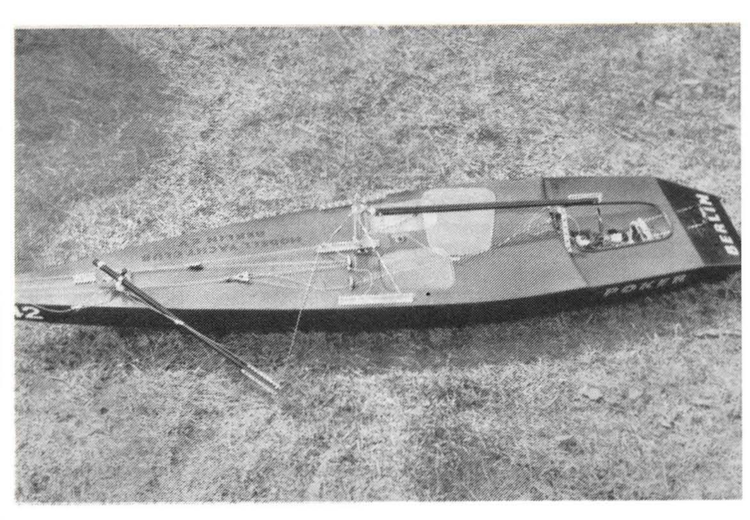
Die große Welt der kleinen Segler Teil 16

Bootsrümpfe

Da in der Klasse F5-M mit 127 cm die Länge des Rumpfes vorgeschrieben ist, versuchen die Segler innerhalb dieser Begrenzung, immer bessere Rümpfe zu bauen. Die Rundspantboote haben sich eindeutig durchgesetzt, da sie strömungsgünstiger und bei Manövern wendiger sind.
Die meisten Bootsrümpfe bestehen heute aus glasfaserverstärktem Polyester oder Epoxidharz. Auch dieser Plastbauweise kommt der Rundspant entgegen. So werden ebenfalls vielfach die Übergänge zum Deck rund ausgeführt, wodurch sich der Widerstand des Überwasserteiles verringert.
Die Rümpfe sind durch eine laminare Linienführung gekennzeichnet, wobei die breiteste Stelle etwa bei 2/3 bis 3/4 der Rumpflänge erreicht ist. Die Rumpfbreiten schwanken zwischen 24 cm und 31 cm.
Die Masse des fertigen Rumpfes (Rumpf mit Kiel, Lukendekkel, Halterung für die Fernsteueranlage und Decksbeschläge) sollte bei 1,5 kg, jedoch nicht über 2,0 kg liegen. Meist werden von den verschiedenen Rümpfen nur die Spantenrisse veröffentlicht. Ein typischer Vertreter der gegenwärtigen Baurichtung ist der Rumpf des „Flippers".
In der Klasse F5-10 R gibt es über die Auslegung der Modelle innerhalb der Berechnungsformel sehr unterschiedliche Auffassungen. Um die Wasserlinie möglichst kurz zu halten, sind die Rümpfe gedrungener. Viele Rümpfe sind so ausgelegt, daß sie bei einer Gesamtlänge von 150 cm eine Wasserlinienlänge von etwa 130 cm aufweisen. Einige erfolgreiche und markante Rümpfe zeigen die Abbildungen.

Rainer Renner

FOTOS: WIEGMANN



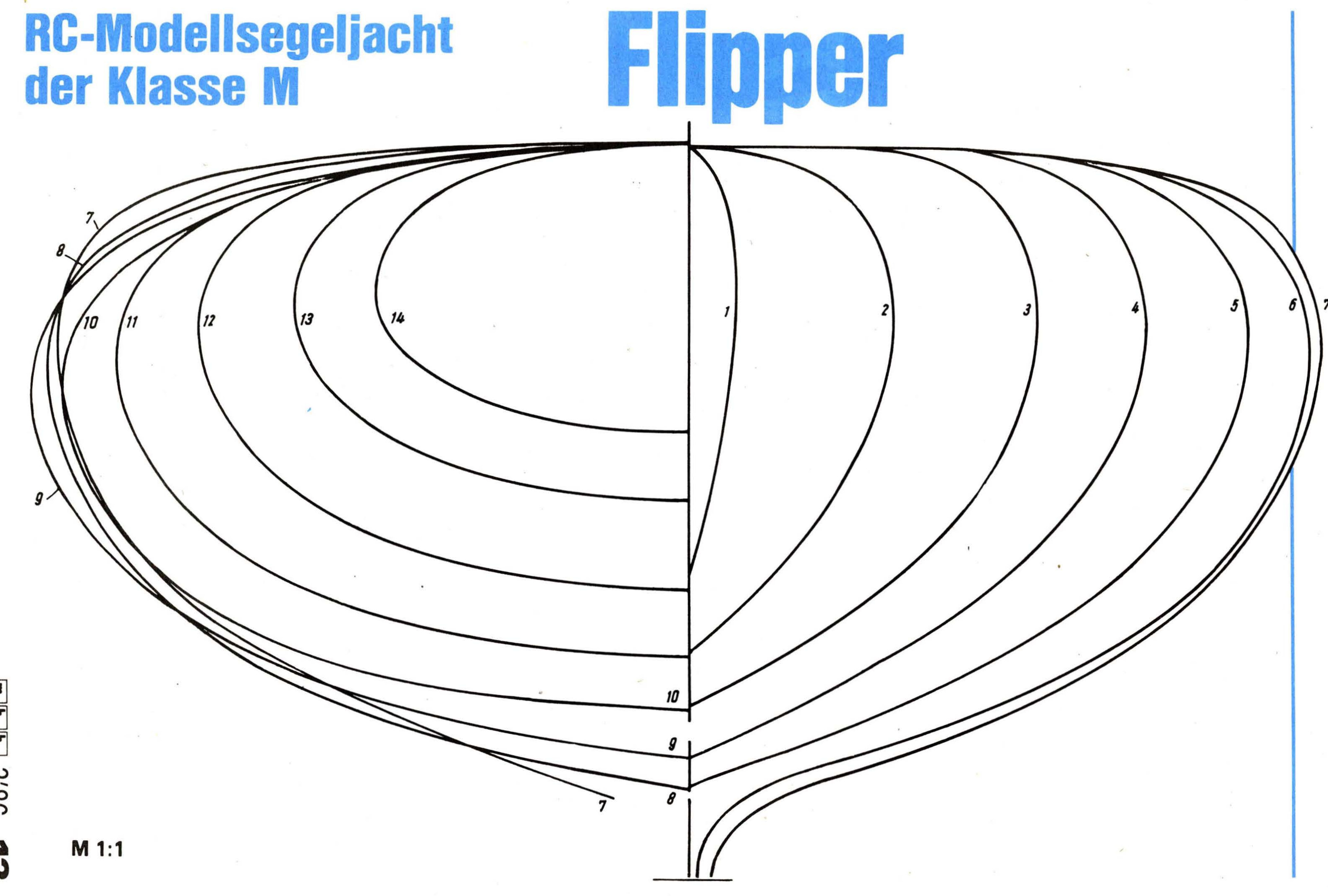






Flipper

RC-Modellsegeljacht der Klasse M





GESCHWINDIGKEIT ist keine Hexerei (7)

Bau eines Rumpfes

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln einige theoretische Probleme abgehandelt wurden, um die wichtigsten Zusammenhänge bei Gleitbooten darzustellen, folgen nun einige Ausführungen zum Bau von Modellrümpfen.
Bevor man mit einem Modell beginnt, sollte man genaue Vorstellungen darüber haben, was man will und was maximal aus dem Material zu machen ist, das man zur Verfügung hat.
Natürlich sollte das Modell auch so ausgelegt werden, daß es den Vorschriften einer Wettkampfklasse entspricht.
Von allen ferngesteuerten Rennbootsklassen ist die F3 die geeignetste für Anfänger. Der technische Aufwand ist geringer als bei den F1- und FSR-Klassen. Es muß kein hochgezüchtetes Material zum Einsatz kommen und auch die Belastung und damit der Verschleiß sind geringer. Anfänger können sich deshalb in diesen Klassen mit relativ geringem Aufwand in die Handhabung von Motoren und Fernsteuertechnik einarbeiten. Der F3-Kurs ist zur Entwicklung des fahrerischen Könnens auch für die anderen Klassen vorteilhaft. Für viele Anfänger ist die Beschaffung eines Rumpfes problematisch. Grundsätzlich ist der Anschluß an eine Arbeitsgemeinschaft oder eine GST-Gruppe zu empfehlen. In vielen GST-Gruppen sind Formen vorhanden, die auf zentralen Lehrgängen gebaut, selbst entwickelt oder kopiert wurden. Für F3 hat die von Bernd Gerhard aus Dresden entwickelte Form eine weite Verbreitung (Bild 19). Dieser Rumpf ist in vielen Sektionen vorhanden. Er gestattet Zeiten auf dem F3-Kurs von etwa 40 Sekunden, hat aber auch bei geringeren Geschwindigkeiten ein gutes Fahrverhalten. Wer dazu keinen Zugriff hat, findet in modellbau heute 8'74 den Plan eines bulgarischen F3-Bootes, das auch heute noch erfolgreich eingesetzt wird. Darüber hinaus ist es mit einigen Grundkenntnissen und etwas Erfahrung möglich, selbst einen Rumpf nachzubauen oder sogar zu entwickeln. Die entsprechenden Grundlagen, wie Einfluß des l/b-Verhältnisses sowie der Spantform, wurden in Teil 1 und 2 (mbh 2 und 4'85) erläutert. Von einem F3-Boot verlangt man eine gute Kurstreue (Längsstabilität), aber mehr noch ein hervorragendes Kurvenverhalten. Damit sind schon einige Grenzen abgesteckt. Das Modell darf also ein l/b der benetzten Oberfläche nicht über 2,5 erhalten und einen möglichst großen Kielungswinkel, der aber noch eine ausreichende Stabilität bei Wellengang garantiert (etwa 160° am Spiegel). Im nachfolgenden Beispiel wurde die widerstandsgünstige Form c/d (Teil 1) gewählt, die aber auf Kosten der Spurtreue geht.
Entscheidend ist immer die zur Verfügung stehende Leistung. Man kann mit einer installierten Leistung von 300 Watt auf dem Kurs 35 Sekunden fahren wie auch bei entsprechender Rumpfform und niedrigem Gewicht mit 120 Watt. An dieser Stelle muß allerdings bemerkt werden, daß der internationale Trend in der F3 zu weit leistungsmäßig überdimensionierten Antrieben geht, einmal um eine genügende Leistungsreserve zu haben, und zum anderen fährt man weitaus größere benetzte Oberflächen, um eine ausreichende Querstabilität und bessere Stabilität bei Wellengang zu erreichen.

Hinweise zur Konstruktion

Die Konstruktion eines solchen Modells ist einfach. Entscheidend für die Form der Gleitfläche sind folgende Elemente: Kiellinie, Kimmlinie, Spantform.
Diese Elemente erhält man durch die Darstellung der Gleitfläche in drei Ansichten. Die Dimensionierung erfolgt nach den in den vorangegangenen Teilen dargelegten Formeln oder nach praktischen Erfahrungen, indem man andere Modelle in ihrer Fahrweise sehr genau beobachtet hat. Für einen nicht so versierten Modellsportler ist der Nachbau nach einer Fotografie am problemlosesten. Das nachzubauende Modell wird in drei Ansichten fotografiert, so daß der Verlauf von Kiel und Kimm eindeutig festgelegt ist. Diese Linien sind in der Seitenansicht und Draufsicht zu erkennen. Falls das Boot nach außen stehende Bordwände hat, ist die Ansicht von unten zu wählen. Die dritte Aufnahme zeigt die Spantform des Spiegels. Als markante Maße sollte man sich für die spätere Vergrößerung bzw. Konstruktion die Breite am Spiegel und die Länge des Modells notieren.

Zur Orientierung für die Einbauten ist der Schwerpunkt ebenfalls festzuhalten. Auch sollte man die installierte Leistung abschätzen und mit seinen eigenen Materialien vergleichen. Denn das ist dafür mit entscheidend, ob das eigene Modell die gleichen Fahreigenschaften wie das Vorbild erhält. Um spätere Umrechnungen (Drehen in bestimmten Ebenen) zu vermeiden und damit Verzerrungen der Fotografie keinen Einfluß haben, sind die Aufnahmen wie folgt aufzunehmen:
Seitenansicht – beide Kimmlinien liegen hintereinander (Bild 20),
Drauf- oder Unteransicht – senkrecht zur Kiellinie (Bild 21),
Spiegelansicht – Kiellinie erscheint als Punkt (Bild 22).
Die Aufnahmen werden so groß wie möglich vergrößert, um die einzelnen Maße abzunehmen. Der Umrechnungsfaktor wird aus der dargestellten Größe (Länge oder Breite) und dem gemessenen Wert am Modell ermittelt.
Bei der Konstruktion hat man sich schon zu entscheiden, wie die spätere Technologie des Rumpfbaus aussehen soll:
– Spant- oder Schichtbauweise,
– Anfertigung einer Form,
– Anordnung der Klebekante zwischen Ober- und Unterschalen.
Im Beispiel wird nur für eine Unterschale eine Form erstellt. Die Oberschale wird aus Holz (Balsa) aufgebaut. Grundsätzlich ist beim Formenbau zu beachten, daß keine verdeckten Kanten entstehen. Senkrechte Flächen sollen einen Winkel von etwa 3° zum problemlosen Entformen haben.
Soll der Rumpf komplett aus glasfaserverstärktem Kunstharz bestehen, so gibt es verschiedene Möglichkeiten zur Lage der Klebekanten zwischen Ober- und Unterschale (Bild 23):
a) Das Seifenschachtelprinzip ist die einfachste Form. Es werden zwei verschiedene Formklötze für Ober- und Unterschale gebaut. Die Schalen selbst werden ineinander geschoben und verklebt. Ebenso ist das Modell auf Bild 19 aufgebaut.
b) Die Schalen werden an der Kimm zusammengesetzt. Hier ist es notwendig, einen Formklotz des kompletten Rumpfes zu fertigen. Dann werden nacheinander von Oberteil und Unterteil die Formen abgenommen. Damit wird gesichert, daß die Schalen an der Kimm genau zusammenpassen.
c) Der Formklotz kann ebenfalls aus zwei Formteilen aufgebaut werden, oder man setzt an einem kompletten Formklotz an der Trennlinie zwischen Ober- und Unterschale einen Falz an, der die spätere Klebekante bildet. Entscheidend für diese Variante ist die nach außen geneigte Bordwand.

Konrad Friedrich

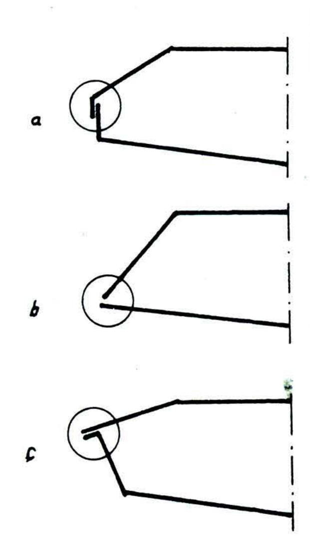
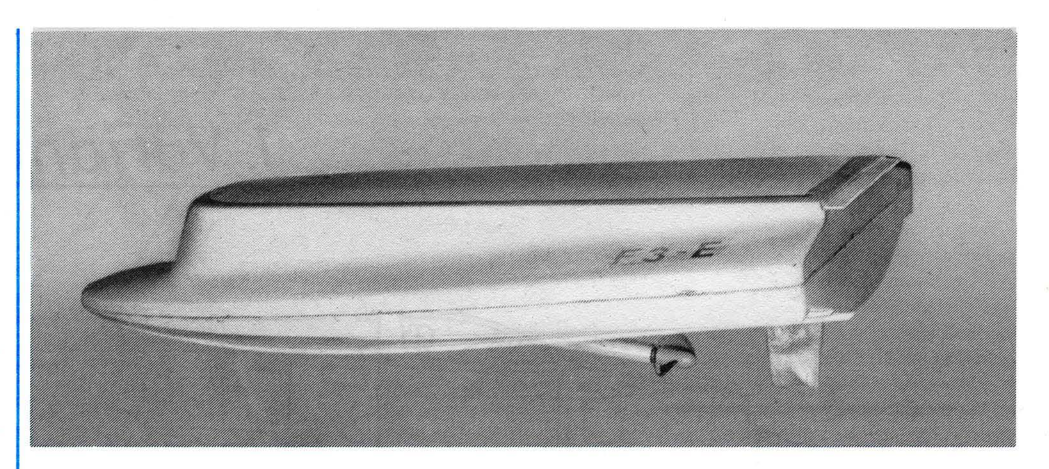
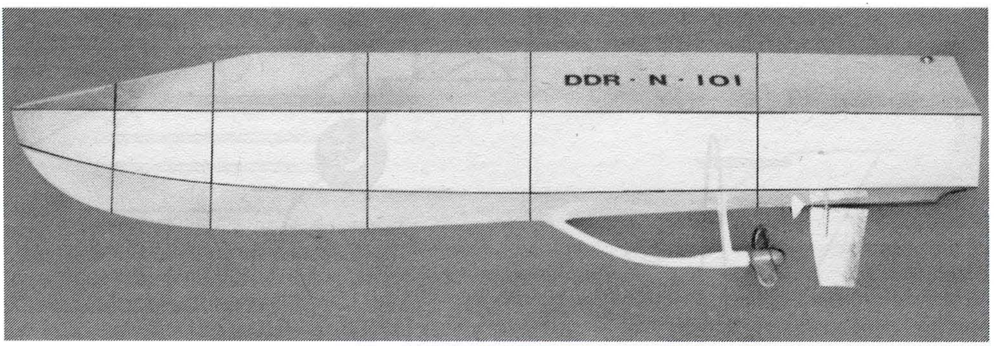
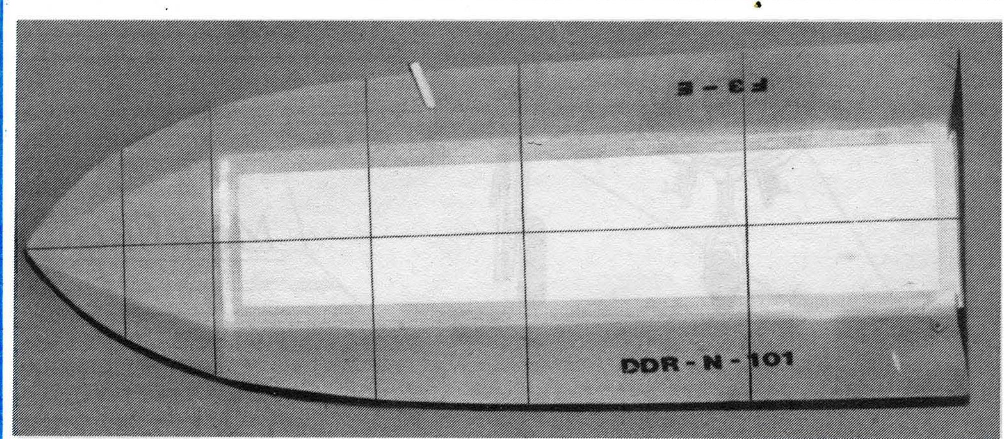
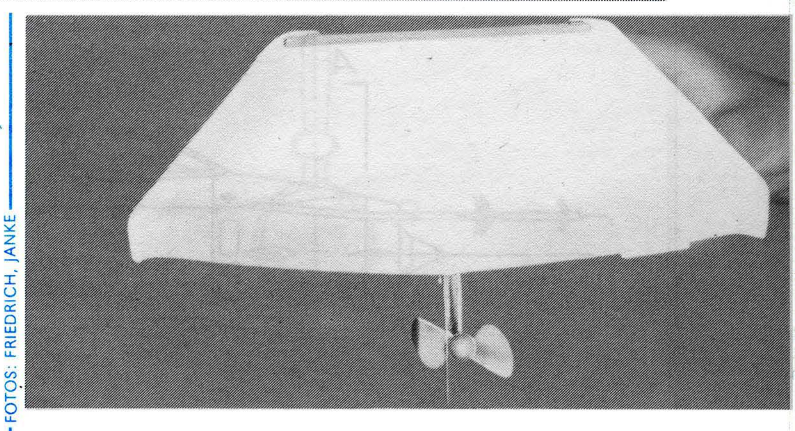


Bild 23: Klebstellen zwischen Ober- und Unterschale









FOTOS: FRIEDRICH, JANKE

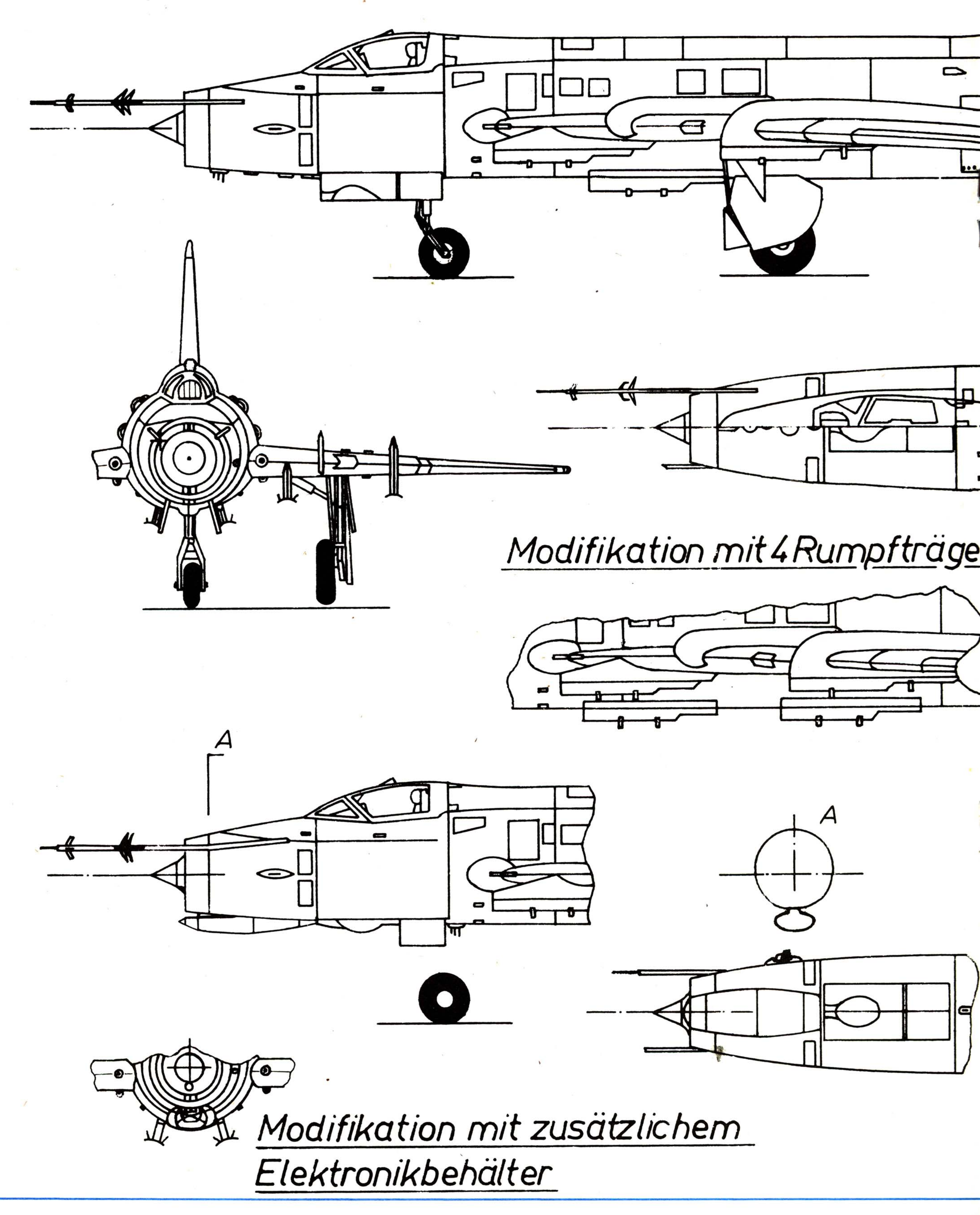
(Bilder von oben nach unten)

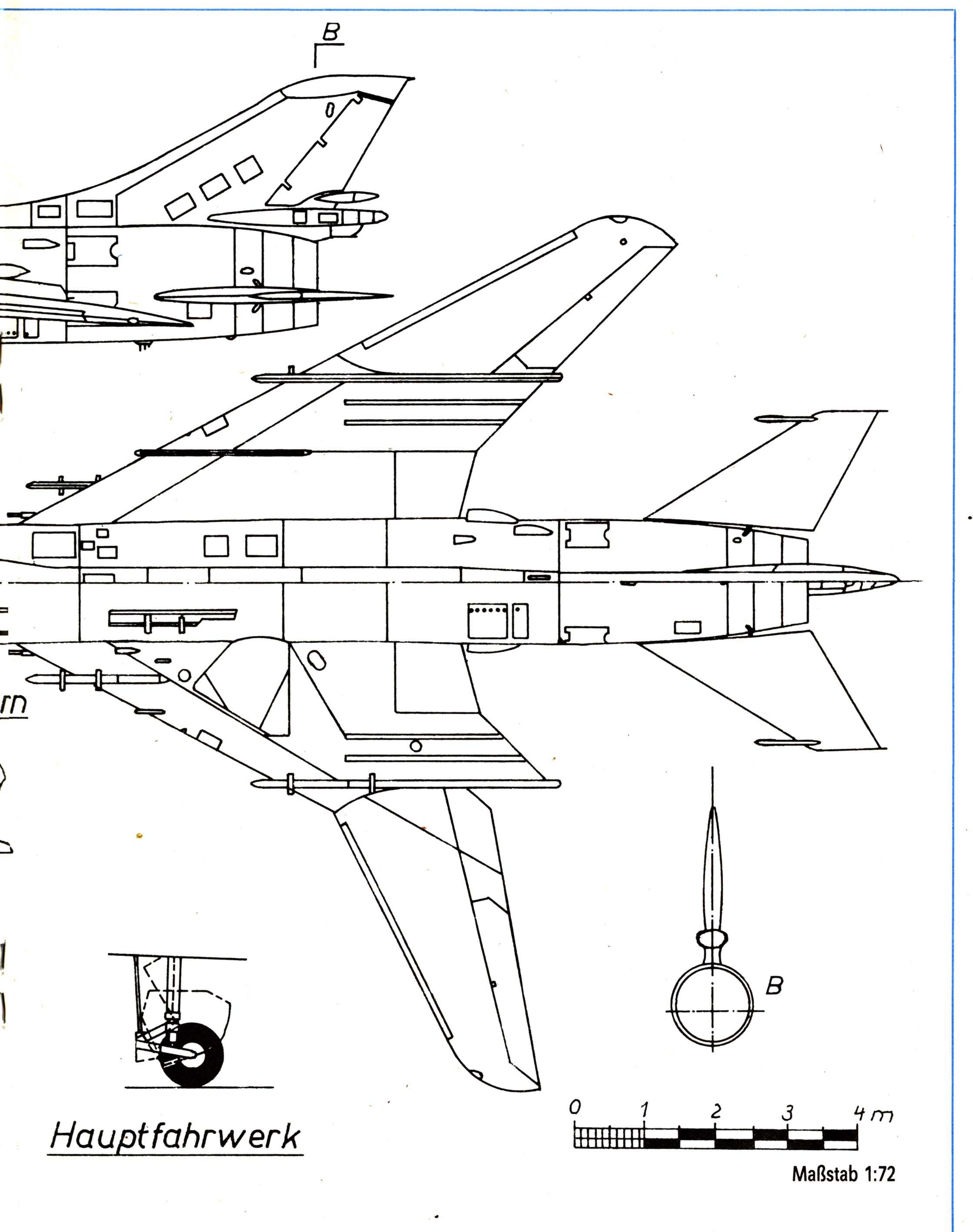
Bild 19: F3-Rumpf

Bild 20: Seitenansicht

Bild 21: Draufsicht

Bild 22: Spiegelansicht


1. Variante
Modifikation mit 4 Rumpfträge
A
A
Modifikation mit zusätzlichem Elektronikbehälter



Suchoi Su-17/-20/-22

Suchoi-Jagdbombenflugzeug

Diese Maschine aus dem Konstruktionsbüro von Pawel Ossipowitsch Suchoi stellt eine gelungene Synthese zweier Flugzeuggenerationen dar.
Mit ihr ist es geglückt, auf Bewährtes zurückgreifend, den Sprung zu einer völlig neuen Qualität zu schaffen. Diese Su beruht auf dem sich seit fast 30 Jahren bewährten Jagdbombenflugzeug Su-7. Die Su-7 ist und war bekanntlich in ihren verschiedenen Modifikationen das Standardjagdbomben- und Standardschlachtflugzeug der sozialistischen Verteidigungskoalition. Es bewies seine Leistungsstärke besonders im Einsatz bei den Armeen der befreundeten Länder. Im Sinne der ständigen Weiterentwicklung der Su-7 entstand 1966 der Prototyp der Su-17/-20/-22. Diese mit Su-7IG (Izmieniajemaja Geometrija) bezeichnete Maschine wurde erstmals anläßlich des 50. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution bei der Luftparade in Domodedowo der Öffentlichkeit vorgestellt.
Die Su-7IG war eine mit schwenkbaren Außenflügeln ausgerüstete Su-7BMK. Die Serienmaschinen zeigen eine ganze Reihe von Veränderungen gegenüber der Su-7IG. Trotz allem ist es der sowjetischen Verteidigungsindustrie gelungen, eine außerordentlich kostengünstige Lösung eines Kampfflugzeuges der III. Generation zu schaffen. So konnte eine Vielzahl von Baugruppen der Su-7 unverändert übernommen werden, was sich sehr günstig auf Produktion, Lagerhaltung und Ausbildung auswirkte.
Neben der Sowjetunion und der Volksrepublik Polen, die diese Maschine erstmals am 22. Juni 1974 bei einer Militärparade in Warschau vorstellte, wird diese Suchoi noch von anderen Staaten, beispielsweise Libyen, Syrien, Peru, sowie der ČSSR, geflogen.
Inzwischen existieren schon verschiedene Varianten und Modifikationen, die sich in einigen Details unterscheiden. Diese Varianten werden in der internationalen Fachpresse mit Su-17/-20/-22 bezeichnet. Nachfolgend soll kurz auf die einzelnen Varianten eingegangen werden. Die wenigen Vorserienmaschinen, die in der Sowjetunion und Ägypten fliegen, bleiben dabei unberücksichtigt.
Die erste Variante ist von der Rumpfform her der Su-7 noch am ähnlichsten. Sie wird von den Luftstreitkräften der VR Polen und der Sowjetunion geflogen. Von ihr gibt es eine Modifikation mit vier Rumpfträgern und eine mit einem zusätzlichen Elektronikbehälter unter dem Lufteinlauf.
Die zweite Variante unterscheidet sich von der ersten durch einen bauchig nach unten gezogenen Bug und eine längere Seitenflosse. Der Rumpftunnel ist breiter. Durch den nach unten gezogenen Rumpf haben die Bugfahrwerksklappen, die auch geteilt sein können, keine Ausbeulung für das Bugrad. Die Landescheinwerfer sind seitlich des Fahrwerksschachtes angebracht. Von dieser Variante gibt es Modifikationen mit zusätzlicher Stabilisierungsflosse unter dem Heck. Manche Maschinen haben einen zusätzlichen kleinen Außenlastträger zwischen äußerem und innerem Tragflügelträger, der der Aufnahme einer kleinen Luft-Luft-Lenkrakete zur Selbstverteidigung dient. Diese Variante wird in allen Modifikationen von der Sowjetunion und in der Modifikation mit zusätzlicher Stabilisierungsflosse von Libyen, Syrien und Peru geflogen. Eine weitere Variante hat einen zusätzlichen Lufteinlauf vor der Seitenflosse.
Zur Ausbildung und für Spezialaufgaben gibt es auch zweisitzige Varianten mit Kabinen in Tandemanordnung.
Die Su-17/-20/-22 ist ein Mitteldecker mit schwenkbaren Außenflügeln. Die Spannweite bewegt sich zwischen 10,20 m und 14,20 m. Die Leermasse der 17,10 m langen Maschine (ohne Staurohre) wird auf 10 t geschätzt, die Startmasse auf 14 bis 19 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit in großen Höhen beträgt 2,17 Mach, in geringen Höhen 1,05 Mach, die Gipfelhöhe 17500 m sowie die Reichweite 1760 km. Als Antrieb dient ein Strahltriebwerk Ljulka AL21 F - 3 mit einem Schub von 76,44 kN ohne und 109,76 kN (7800/11200 kp) mit Nachbrenner. Dank der veränderlichen Tragflügelgeometrie hat die Su-17/-20/-22 ausgezeichnete Langsamflugeigenschaften und dürfte mit Start- und Landebahnen von 500 m Länge auskommen. Die sehr guten flugtaktischen Leistungen machen diese Maschine zu einem Mehrzweckflugzeug, das neben seiner Hauptaufgabe, Jagdbomber – Schlachtflieger, auch als Aufklärer oder Jagdflugzeug einsetzbar ist. Bewaffnet ist diese Maschine mit zwei 30-mm-Kanonen (Doppelsitzer nur eine) in den Flügelwurzeln. Unter dem Rumpf befinden sich zwei bis vier, unter jeder Tragfläche zwei bis drei Außenlastträger. Die Tragfähigkeit dürfte fünf Tonnen erreichen. Neben gelenkten Luft-Boden-Raketen, Bomben verschiedener Kaliber und Zweckbestimmungen, Kassetten mit ungelenkten Luft-Boden-Raketen, Kanonenbehältern und Zusatztanks können auch Luft-Luft-Lenkraketen mitgeführt werden.
Aus redaktionellen Gründen veröffentlichen wir weitere Varianten der Jagdbombenflugzeuge in mbh 4'86.

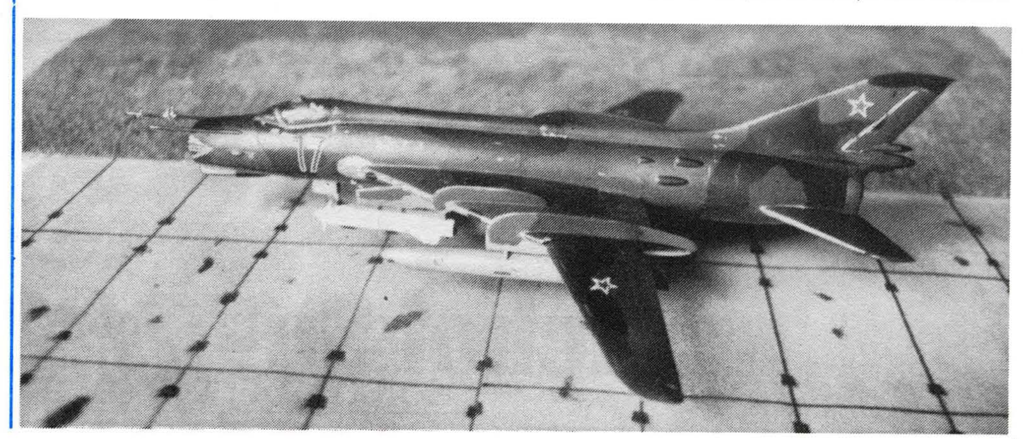
Literatur: Fliegerkalender 1985; Vojenska Letadla 5; Skrzydlata Polska 45/80, 41/81; Technika i Vooruzenie 8/81; Letectvi + Kosmonautika 14/85; Volksarmee 31/85; Autorenkollektiv, Schulter an Schulter, Militärverlag der DDR, Berlin 1985. Neues Deutschland v. 30. 8. 1985

Umbauhinweise

Mit diesem Umbau bietet sich für den Plastflugzeugmodellbauer die große Chance, die Modellsammlung um ein modernes, weitverbreitetes und interessantes sowjetisches Kampfflugzeug zu erweitern.
Als Ausgangsbasis des Umbaus dient der Spielzeugbausatz Su-7 von „Plasticart". Noch besser wird sich der in nächster Zeit bei „Kovozavody Prostejov" (ČSSR) geplante Modellbausatz Su-7BKL eignen. Ist es schon mit einem großen Aufwand verbunden, aus dem Bausatz eine akzeptable Su-7 zu bauen, so muß dieser Umbau als schwierig eingeschätzt und eine Menge Zeit investiert werden, um ein befriedigendes Ergebnis zu erreichen. Damit möchte ich allerdings keinen Modellbauer davon abhalten, denn der Erfolg lohnt die Mühe.
Auf Grund der Komplexität des Umbaues kann hier nur auf die wesentlichen Schwerpunkte eingegangen werden. Als zeichnerische Grundlage dient die zum Artikel erstellte umfangreiche Dokumentation.

1. Rumpf

In beiden Rumpfhälften wird der vorderste Ring zur Befestigung des Konus entfernt. Wer den Bugfahrwerksschacht darstellen will, muß, bis auf einen kleinen Streifen mit dem Loch für das Fahrwerk, die Öffnung aufsägen und innen verkleiden. Danach werden, mit Ballast versehen, beide Rumpfhälften zusam-



mengeklebt. Dabei jedoch die letzten 3 cm des Rumpfhecks (Schubrohr) nicht mit ankleben. Jetzt wird der gesamte Bremsschirmbehälter ausgesägt, so daß die letzten 3 cm des Schubrohres freiliegen. Nachdem der Rumpf so eingespannt wurde, daß die letzten 3 cm frei sind, wird das Heck mit viel Gefühl und einem heißen Dorn auf 15 mm Durchmesser aufgeweitet. Die dabei entstehenden keilförmigen Spalte werden mit entsprechenden Plaststreifen verklebt. Danach den neuen Bremsfallschirmbehälter mit einem kleinen Steg einpassen. Jetzt kann auch das Seitenruder eingeklebt werden. Die Öffnung für den Ständer und die Rillen für die kleinen Rumpftunnel und Rumpfträger verkleben und verspachteln. Als nächsten Schritt empfiehlt es sich, den Rumpf absolut blank zu schleifen, also alle Stege, Luken und Stutzen abzuschleifen. Als einziger bleibt der große Steg für die Aufnahme der Tragflächen stehen. Jetzt ist der Bauzustand erreicht, wo entschieden werden muß, welche Variante der Su gebaut werden soll.

Die Seitenflosse wird nun nach Zeichnung gestaltet. Das heißt, es wird vergrößert und die neue Form herausgearbeitet. Danach neu gravieren, das Heckwarngerät und die Stabilisierungsflosse anbauen.

Der Rumpfbug kann für die Variante 1 annähernd übernommen werden. Nur der Lufteinlauf wird so erweitert, daß eine scharfe Kante entsteht. Für die moderneren Versionen ist das Aufmodellieren des bauchigen Unterteils nötig. Dazu werden mehrere dünne Spachtelschichten, jeweils nach vollständiger Trocknung der vorhergehenden, aufgebracht. Der Rumpftunnel wird mit kleinen Plastteilen entsprechender Größe aufgeklebt, verspachtelt und anschließend verschliffen.

Als Teile eignen sich dazu Hälften von Raketenkassetten und Zusatztanks. Die Luftstutzen werden aus kleinen Plaststükken (beispielsweise Stege) hergestellt oder aus der „Ersatzteilkiste" genommen (MiG-19) und aufgebohrt. Nachdem sie an die richtigen Stellen geklebt und verspachtelt wurden, muß der gesamte Rumpf fein nachgeschliffen und vorsichtig graviert werden.

2. Tragflächen

Für den festen Teil der Tragflächen werden die Tragflächen der Su-7 verwendet. Diese entsprechend der Zeichnung zuschneiden und von allen Unebenheiten (etwa Grenzschichtzäune, Stöße, Kanone) befreien. Wer den Fahrwerksschacht darstellen will, kann diesen aus dem Unterteil, bis auf das Stück zur Befestigung des Fahrwerks, aussägen. Für die Herstellung des schwenkbaren Außenflügels bietet sich der Bausatz MiG-19 von Kovozavody Prostejov aus der ČSSR an. Die Tragflächenober- und -unterseiten der MiG-19 werden verklebt. Alle Aussparungen (Fahrwerk, Ruder) müssen wir zukleben und verspachteln. Anschließend die neue Form entsprechend der Zeichnung herausarbeiten. Nun blank schleifen und neu gravieren. Als nächstes passen wir die Schwenklager an. Dazu die festen Tragflächenteile so weit ausschleifen, daß der beschliffene Außenflügel hineinpaßt. Die Schwenkachse wird im Drehpunkt in die untere feste Hälfte senkrecht eingeklebt. Die Bohrung im Außenflügel so groß machen, daß eine leichte Schwenkbewegung möglich ist. Sollen beide Tragflächen gleichzeitig schwenken, dann muß noch das Kurbelgetriebe angefertigt werden. Dazu nach Zeichnung an jeden Außenflügel eine kleine Kurbel ankleben. Es ist darauf zu achten, daß die Löcher der Schwenkzapfen den gleichen Abstand vom Drehpunkt haben. Die Schwenkzapfen verbindet man später über eine Koppel (siehe Zeichnung) miteinander. In den Rumpf brin-



VR Polen

schwarz – rot mit weißer Schrift – rote Zahl ohne Rand – gelb mit rotem Rand – alles silber – rot – gelb mit rotem Rand – gelb mit roten Rand – roter Streifen

dunkelgrün glänzend

UdSSR

gleiche Schrift aber schwarz auf weiß – rote Zahl mit weißem Rand – roter Stern mit weiß-rotem Rand – alles silber – rot – rot – weiß – roter Streifen

olivgrün

gleiche Schrift aber Dreieck weiß mit schwarzer Schrift – rot – weiß – Zahl rot mit schwarzem Rand – gelb – gelb – rot mit weißer Schrift – weiß – weiß – Emblem blau/weiß mit rotem Stern – weiß mit rotem Rand – blauer Rand – silber – dunkelblau mit rotem Stern

erdbraun – grasgrün – dunkelgrün – mittelgrün – hellblau – Raketen schwarz

UdSSR

rot ohne Schrift – silber – Staatswappen auf TF Ober- u. Unterseite – rot – mittelgrün – gelb

Libyen

weiß – roter Streifen – rot

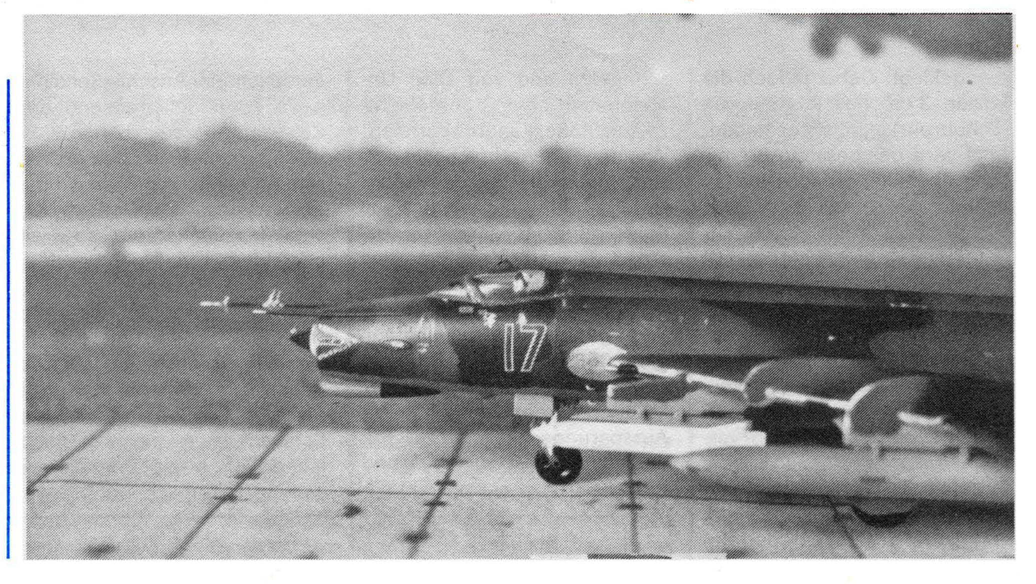
Unterseite hellblau – sandgelb – dunkelbraun – Raketen weiß m. schwarzen Streifen + Spitze – dunkelgrün

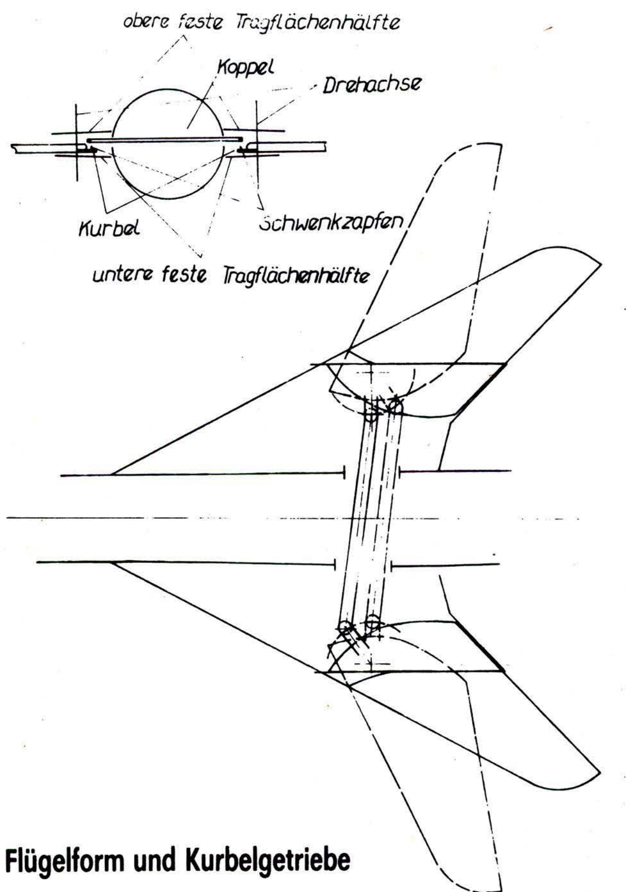
UdSSR

rot mit weißer Schrift – silber – gelb – schwarze Schrift – 22 blau mit weißem Rand – roter Streifen – Raketen weiß

Unterseite hellblau – gelbbraun – hellolivgrün – schwarzgrün – anthrazit – silber – dunkelgrün glänze.

gen wir jetzt noch Durchbrüche für die Koppel an.
Dann können die unteren festen Teile der Tragfläche eingeleimt werden. Nachdem die Schwenkzapfen in die Kurbel eingeleimt sind, werden die Außenflügel auf die Schwenkachsen aufgesetzt. Die Koppel wird durch die Rumpföffnung und auf die Schwenkzapfen beider Außenflügel gesteckt. Bevor die Schwenkzapfen mit einem erwärmten Messer breitgedrückt werden, legt man die Oberteile der festen Tragfläche auf und probiert die Funktion. Wenn alles soweit richtig arbeitet, die Bewegung leichtgängig ist, kann das Kurbelgetriebe, wie schon beschrieben, fest verbunden und die obere Tragflügelhälfte aufgeleimt werden. Dabei wird die Drehachse im oberen Teil mit verleimt (Vorsicht).
Somit ist der schwierigste Teil geschafft, und die festen Tragflächenteile können weiter bearbeitet werden. Dazu wird am hinteren inneren Ende ein Stück angesetzt, verspachtelt und verschliffen. Die Grenzschichtzäune und Außenlastträger werden aus 1,0 oder 1,5 mm starkem Plastmaterial hergestellt und angeklebt. Danach die vier schmalen Stege je Tragflügel aufkleben und die Kanonen (Kanüle) montieren. Die Kühlluftstutzen für die Kanonen kleben wir an, die Hülsenauswurföffnungen werden ausgespart.



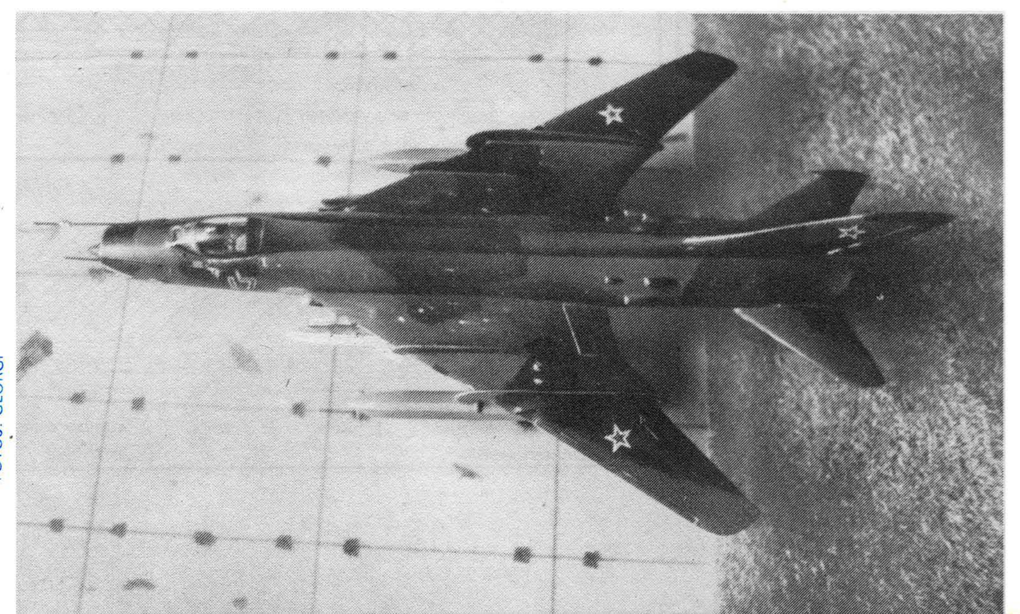


Flügelform und Kurbelgetriebe

3. Sonstige notwendige Veränderungen
Die Höhenruder, die bei der Suchoi im ganzen beweglich sind, müssen verspachtelt und verschliffen werden. Dabei ist der Endstab zu verlängern. Das Fahrwerk ist nicht verwendbar und muß modifiziert werden. Besonders bei den Rädern ist dabei auf die „Ersatzteilkiste" zurückzugreifen. Die Bugfahrwerksklappen müssen je nach Variante geteilt oder mit einer Beule versehen werden. Die Cockpitverglasung kann man je nach Variante und Anspruch gerade noch verwenden oder muß sie neu ziehen. Den Konus versehen wir mit einem zweiten Winkel und bauen ihn möglichst erst nach der Farbgebung ein. Zum Abschluß stellt man die Staurohre, kleinen Antennen, Landescheinwerfer und Außenlasten her, anschließend montiert man diese.

4. Farbgebung
Die Mehrzahl der Maschinen ist mit einer Sichtschutztarnung versehen. Einige Maschinen in der UdSSR und in der VR Polen fliegen in Naturmetall. Bei den sowjetischen Maschinen überwiegt die Dreitonfleckentarnung mit zwei verschiedenen Grüntönen und einem Braunton. Wobei das Grün von helloliv bis schwarzgrün und das Braun von einem Gelbbraun bis zu einem rötlichen Dunkelerdbraun variieren kann. Die Unterseiten sind hellblau. Bei den zweistelligen taktischen Zahlen gibt es mehrere Varianten: Rot mit weißem oder schwarzem Rand, Blau mit weißem oder schwarzem Rand, Gelb ohne Rand, nur weißer Rand. Die Abdeckung für Antennen ist aus dunkelgrünem Plastmaterial. Diese Schwenkflügler sind mit einer auffälligen Warn- und Wartungsbeschriftung versehen.
Wie der Neuling auf dem Gebiet des Plastflugzeugmodellbaues sicher festgestellt hat, ist für diesen Umbau einige Erfahrung erforderlich. Es ist also nicht ratsam, mit diesem Modell in den Plastmodellbau „einzusteigen". Neben den entsprechenden handwerklichen Fertigkeiten ist dazu auch eine gute „Ersatzteilkiste" erforderlich. In der Hoffnung, einige Anregungen gegeben zu haben, bleibt mir nur noch, Ihnen gutes Gelingen zu wünschen.

Michael Georgi



FOTOS: GEORGI

Bücher für den Modellbauer

Diesmal möchten wir unseren Lesern interessante Publikationen aus den Jahresprogrammen 1986 anzeigen, die die Verlage Anfang des Jahres auf ihren Pressekonferenzen vorstellten. Ein wichtiger Hinweis für unsere Leser: Die veröffentlichten Publikationen sind in der DDR **nur** über den örtlichen Buchhandel, im Ausland nur über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel zu beziehen.
Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich unsere Leser bitte an den BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, oder direkt an die Verlage.
Die Redaktion kann keine Bestellungen der angezeigten Veröffentlichungen realisieren.

Militärverlag der DDR
Motorkalender der DDR 1987, DDR 3,80 M (Bestellnr. 746 744 1).
Fliegerkalender der DDR 1987, DDR 3,80 M (746 743 3).
Marinekalender der DDR 1987, DDR 3,80 M (746 743 5).
R. Lambrecht, **Der Krieg im Südatlantik,** Kriege nach 1945, 112 S. mit Abb., DDR etwa 8,00 M (746 766 0).
R. Mehl/K. Schäfer/U. Israel, **Vom Küstenschutzboot zum Raketenschiff,** Schiffe und Boote der Volksmarine, 240 S., mit Abb., DDR 19,80 M (746 776 7).
Militärtechnische Hefte, 32 S. mit Abb., DDR 2,00 M: **Übersetztechnik** (746 670 5), **Funkmeßtechnik** (746 782 0), **Granatwerfer und rückstoßfreie Geschütze** (746 858 3), **Raketenschnellboote** (746 857 5).
A. G. Golowko, **Zwischen Spitzbergen und Tiksibucht,** Memoiren, 288 S. mit Abb., DDR 8,30 M (746 840 1).
Korotkin, **Seeunfälle und Katastrophen von Kriegsschiffen,** 3. Auflage, DDR 18,50 M (746 354 7).

transpress Verlag für Verkehrswesen
T. B. Sannes, **Die FRAM – Abenteuer Polarexpedition,** 256 S. mit 85 Abb., DDR 36,00 M (567 115 8).
G. Lanitzki, **Die WASA von 1628,** 152 S. mit 181 Abb., 7 Tabellen, DDR 19,80 M (566 707 9), 2., durchgesehene Auflage.
C. Rothe, **Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1896 bis 1918,** 160 S. mit 162 Abb., DDR 19,80 M (566 990 4).
Jahrbuch der Schiffahrt 1986, 168 S., 220 Abb., 20 Tabellen, DDR 15,00 M (567 101 9).
H. Neukirchen, **Seefahrt im Wandel der Jahrtausende,** 400 S. mit 269 Abb., DDR 36,00 M (566 989 1).
B. Krause, **Modellmotorentechnik,** 224 S., 340 Abb., 20 Tabellen, DDR 16,80 M (566 247 0).
Motor-Jahr 86, 168 S., 250 Abb., 20 Tabellen, DDR 15,00 M (567 098 0).
H.-J. Mau, **Flugzeuge der Tschechoslowakei,** 192 S. mit 264 Abb., DDR 24,80 M (566 882 1).
K.-H. Eyermann, **MiG-Flugzeuge,** 192 S. mit 216 Abb., DDR 24,80 M (566 156 6).
Flieger-Jahrbuch 85/86, 168 S., 220 Abb., 20 Tabellen, DDR 15,00 M (566 972 8).
H. Mielke, **transpress-Lexikon Raumfahrt/Weltraumforschung,** 528 S. mit 660 Abb., DDR 32,00 M (566 720 4).
Vorschau Herbst/Winter '86:
Schmitt, **Hugo Junkers und seine Flugzeuge,** DDR 39,80 M.
Kopenhagen, **Lexikon der Sowjetluftfahrt,** DDR 36,00 M.
Lieferbare Literatur:
Gutermuth, **Die Dampfmaschine,** Bd. 1–4, Reprint, DDR 480,00 M (566 984 0).
Hinstorff Verlag Rostock
J. von Fircks, **Normannenschiffe** (Blaue Reihe), 90 S., 20 Fotos, Zeichn. u. Risse, DDR 24,00 M (522 767 1).
K.-H. Marquardt, **Bemastung und Takelung von Schiffen des 18. Jahrhunderts,** 500 S., 151 Tafeln mit 1020 Abb., DDR 48,00 M (522 687 1).
G. Schmidt, **Schiffe unterm Roten Adler** (Blaue Reihe), 100 S. mit Abb. und Modellbauplänen, DDR 24,00 M (522 798 9).
H.-J. Luttermann, **Blüsen, Baken, Feuertürme,** (maritime miniaturen), 80 S. mit Abb., DDR 12,50 M (522 800 9).
R. Reinicke, **Bernstein – Gold des Meeres** (maritime miniaturen), 80 S. mit Abb., DDR 12,00 M (522 810 5).
U. Frohriep, **Westindienfahrer** (abenteuer maritim), 278 S. mit Ill., DDR 9,80 M (522 804 1).
J. Rabbel, **Rostocks eiserne Segler,** 224 S., DDR 20,00 M (522 801 7).
J. Ringelnatz, **Ich, der Matrose Ringelnatz,** 350 S. und Abb., DDR 9,80 M (522 802 5).
Kalender **„Land und Meer" 1987,** DDR 9,20 M (522 796 2).

Erfahrungen des VI. Làzensky pohàr

Auch bei unseren Nachbarn in der ČSSR werden seit vielen Jahren Wettbewerbe in der Klasse RC-MM, der Klasse der vorbildähnlichen funkferngesteuerten Flugmodelle, ausgetragen. Die Klasse RC-MM entspricht unserer nationalen Klasse F4C-V.
Auf Einladung des Flugmodellklubs Karlovy Vary unserer Bruderorganisation SVAZARM nahmen erstmalig die GST-Modellsportler A. Andreas und B. Dotzauer am Wettbewerb um den „VI. Làzensky pohàr" (Bäderpokal) in der Klasse RC-MM teil.
Es gingen 17 vorbildähnliche Flugmodelle an den Start. Das bauliche Niveau aller gezeigten Modelle entsprach unseren in der DDR bekannten F4C-V-Modellen. Auffallend für uns, daß der Anteil an Nachbauten von Oldtimerflugzeugen, im Gegensatz zu Wettbewerben in unserer Republik, relativ hoch war. Das lag daran, daß für Oldtimer und mehrmotorige Modelle Bonuspunkte (beispielsweise für eine Po-2 15 Prozent) vergeben werden. Diese zählt man bei der Flugwertung dazu. Die Bonuspunkte vergaben bei der Bauwertung, entsprechend den Festlegungen im Sportcode, die Schiedsrichter. Die Baubewertung führten erfahrene und geschulte Schiedsrichter durch. Je Modell benötigten sie nicht mehr als 5 bis 10 Minuten. Die höchste Baubewertung erhielt der spätere Pokalsieger Ingenieur Handlik für den hervorragenden Nachbau des französischen Jagdflugzeuges „Morane-Saulnier N". Die Steuerung des Modells um die Längsachse erfolgte wie beim Original mittels Tragflächenverwindung. Als Antrieb für dieses Modell diente ein 10-cm³-Motor mit selbstgebautem Untersetzungsgetriebe.
Für unsere altbewährten Modelle Po-2 und Z-226 „Trener" erhielten wir eine gute Bauwertung. Damit konnten wir uns im ersten Drittel plazieren.
Das zulässige Modellgewicht für Modelle der Klasse RC-MM beträgt maximal 6 kg, entsprechend dem FAI-Sportcode. Über die Hälfte der vorgestellten Modelle hatte ein weitaus höheres Modellgewicht. Eine Anhebung des zulässigen Modellgewichtes von 5 kg auf 6 kg wäre auch für unsere Klasse F4C-V notwendig. Die 5-kg-Grenze entspricht nicht mehr unseren gegebenen motormäßigen Möglichkeiten.
Für die Flugwertung stand ein Teil der großen Piste des Flughafens, der übrigens hervorragende Bedingungen bot, zur Verfügung.
Das Flugprogramm entsprach dem in unserer Republik üblichen. Für die abschließende Wertung nahm man den besten Durchgang aus drei Flügen. Die Wetterbedingungen waren gut, aber wegen des starken Seitenwindes nicht ideal. So gab es nach der Flugbewertung kaum Veränderungen in der Plazierung.
Den zweiten Platz in der Gesamtwertung erzielte I. Vylicil mit dem Nachbau des amerikanischen Experimentaldoppeldeckers „Liberty Sport". Den dritten Platz belegte der Kunstflug-Doppeldecker vom Typ „Christen Eagle". Bei der erstmaligen Teilnahme an einem solchen Wettbewerb in der ČSSR belegten in der Endabrechnung B. Dotzauer den 6. sowie H. Andreas den 9. Platz.
Von den Kameraden des SVAZARM wurde eine verstärkte gegenseitige Teilnahme an Wettbewerben in dieser Klasse, auch innerhalb der anderen sozialistischen Länder, begrüßt. Nach unserem Einstand nahmen wir uns fest vor, auch 1986 nach Karlovy Vary zu fahren.

Burkhard Dotzauer





H. Andreas mußte nach einer Landung die Motorattrappe seiner Po-2 richten. Er belegte mit diesem Modell den 9. Platz



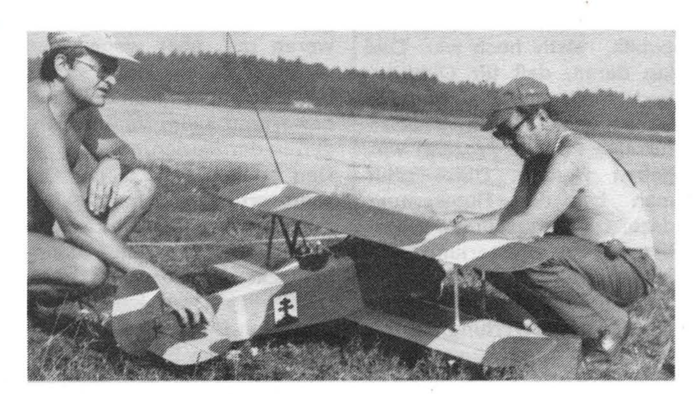
Die Po-2 von Vodesil (11. Platz) am Start



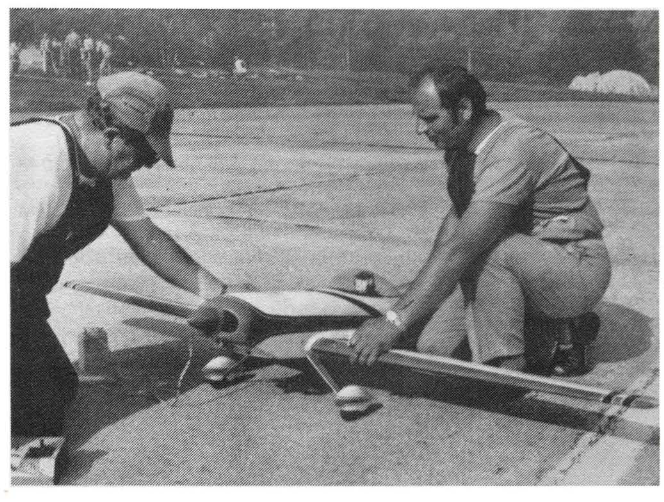
Das Modell der „Morane-Saulnier N" des Pokalgewinners Handlik zeigte die überzeugendsten Flüge



Blick in das hervorragend nachgebaute Cockpit der „Morane-Saulnier N"



Einer der vielen Oldtimer. Die „Avia BH-21", ein Nachbau des tschechischen Jagdflugzeuges aus den zwanziger Jahren (8. Platz)



Meister des Sports Michalovic ▶ mit dem Nachbau des amerikanischen Kunstflugtiefdekkers „Spinks Akromaster" (5. Platz)



Das Modell des Drittplazierten, eine „Christen Eagle"

FOTOS: DOTZAUER

In den Beschlüssen der 3. Parteikonferenz der SED im Jahre 1956 wurde die Strategie und Taktik festgelegt, die darauf orientierte, eine leistungsfähige sozialistische Volkswirtschaft zu schaffen. Dazu stellte sie für die Landwirtschaft die Aufgabe, die Erträge des Feldbaus merklich zu steigern. Eine Voraussetzung dazu war, die Bodenfruchtbarkeit zu erhöhen. Die MTS (Maschinen-Traktoren-Stationen) mußten mit sehr moderner Technik ausgerüstet werden, die es bestmöglich auszunutzen galt. /1/ Wieder waren es die sozialistischen Länder, vor allem die Sowjetunion, die unserer Republik jede Hilfe zuteil werden ließen. Mit ihrer Unterstützung konnte 1956 der ein Jahr zuvor gegründete Betrieb Agrarflug der INTERFLUG seine Arbeit aufnehmen.



Von der L-60 zur Z-37

Leipziger Modellbauer gestalteten ein Stück DDR-Geschichte

In den Anfangsjahren wurden der einmotorige Hochdecker L-60 aus der ČSSR oder das einmotorige Mehrzweckflugzeug An-2 aus der UdSSR auf den Feldern unserer Bauern eingesetzt. Heute sind es solche modernen Flugzeuge wie die tschechoslowakische Z-37, der sowjetische Hubschrauber Ka-26 und die polnischen Agrarflugzeuge PZL-106A und M-18A „Dromader".
Mit der immer weiteren Durchsetzung der Großproduktion in der Landwirtschaft unserer Republik wächst auch das Ansehen des Agrarfluges. Das Ansteigen der Flugleistungen von 19500 ha 1957 auf etwa 5,3 Mio ha 1984 belegt das deutlich. Dieser erfolgreiche Einsatz der Luftfahrzeuge setzt selbstverständlich eine gut organisierte Instandhaltung und Instandsetzung voraus. Sie erfolgt in den Werften der entsprechenden Produktionsbereiche. Dieses von dem Kollektiv der Werft Leipzig-Mockau als MMM-Aufgabe übernommene Objekt wird ab 1986 in allen Werften bei der Instandhaltung der Z-37 wirksam.

300-Stunden-Kontrolle an einem Tag

Die Luftfahrzeuge unterliegen bestimmten Wartungsintervallen, die von den geflogenen Flugstunden abhängen. Eine größere Instandhaltungskontrolle erfolgt bei der Z-37 beispielsweise nach 300 Flugstunden. Im Durchschnitt wurden von einer Arbeitsgruppe für diese Kontrolle 2,5 Arbeitstage benötigt. Durch Veränderung des technisch-organisatorischen Ablaufes erfolgt diese 300-Flugstunden-Kontrolle nun an einem Tag. Die Reserven zu finden und gut zu nutzen, das war ein Beitrag der Leipziger Techniker des Agrarflugs in Vorbereitung auf den XI. Parteitag der SED.
Kameraden der GST-Sektion Plastmodellbau Agrarflug Leipzig nahmen diese 300-Stunden-Kontrolle als Anlaß, und sie gestalteten ein Diorama zur Wartung des Flugzeuges Z-37. Als Ausgangsflugzeugmodell diente nur ein Repräsentationsmodell der Z-37 im Maßstab 1:50. Die Leipziger Kameraden erhielten es vom Hersteller des Originalflugzeuges, dem LET-Kunovice aus der ČSSR. Das Triebwerk ist dem Plastbaukasten eines Modelles im Maßstab 1:50 entnommen worden. Sie veränderten es entsprechend dem Triebwerk M462RF der Z-37. Zusätzlich versahen sie dieses Triebwerk mit Ölbehälter, Ölkühler, ringförmigem Abgassammlersystem und Stirnring. Diese Einbauten fertigten die Kameraden aus verschiedenen Plastabfällen und Gußästen. Das linke Tragflächenaußenstück wurde vom Modell getrennt und auf Holzböcke abgesetzt. (Diese beiden stellten wir aus Plastäste her.) So sind am Tragflächenmittelstück der Fahrwerksanschluß und die Steuergestänge deutlich erkennbar. An den Fahrwerken brachten sie Schutzbleche und Bremsleitungen an.
Das Modell steht auf einer Hartfaserplatte, auf der der Hallenboden grob aufgemalt wurde. Vor dem linken Fahrwerk sitzt ein Mechaniker auf einem Hocker, neben ihm liegt eine Druckluftbohrmaschine mit Schlauch. Ergänzt wird das Diorama durch eine kleine Wandzeitung, die die Zielstellung und den Stand der Planerfüllung wiedergibt.
Das Flugzeug trägt das Kennzeichen DDR-SOB. Das Originalflugzeug Z-37 „DDR-SOB" hatte 1985 die Grenznutzungsdauer von 7300 Flugstunden erreicht. Es wurde deshalb nach umfangreicher Überholung auf dem Gelände der Landwirtschaftsausstellung in Markkleeberg als ständiges Ausstellungsstück aufgestellt.

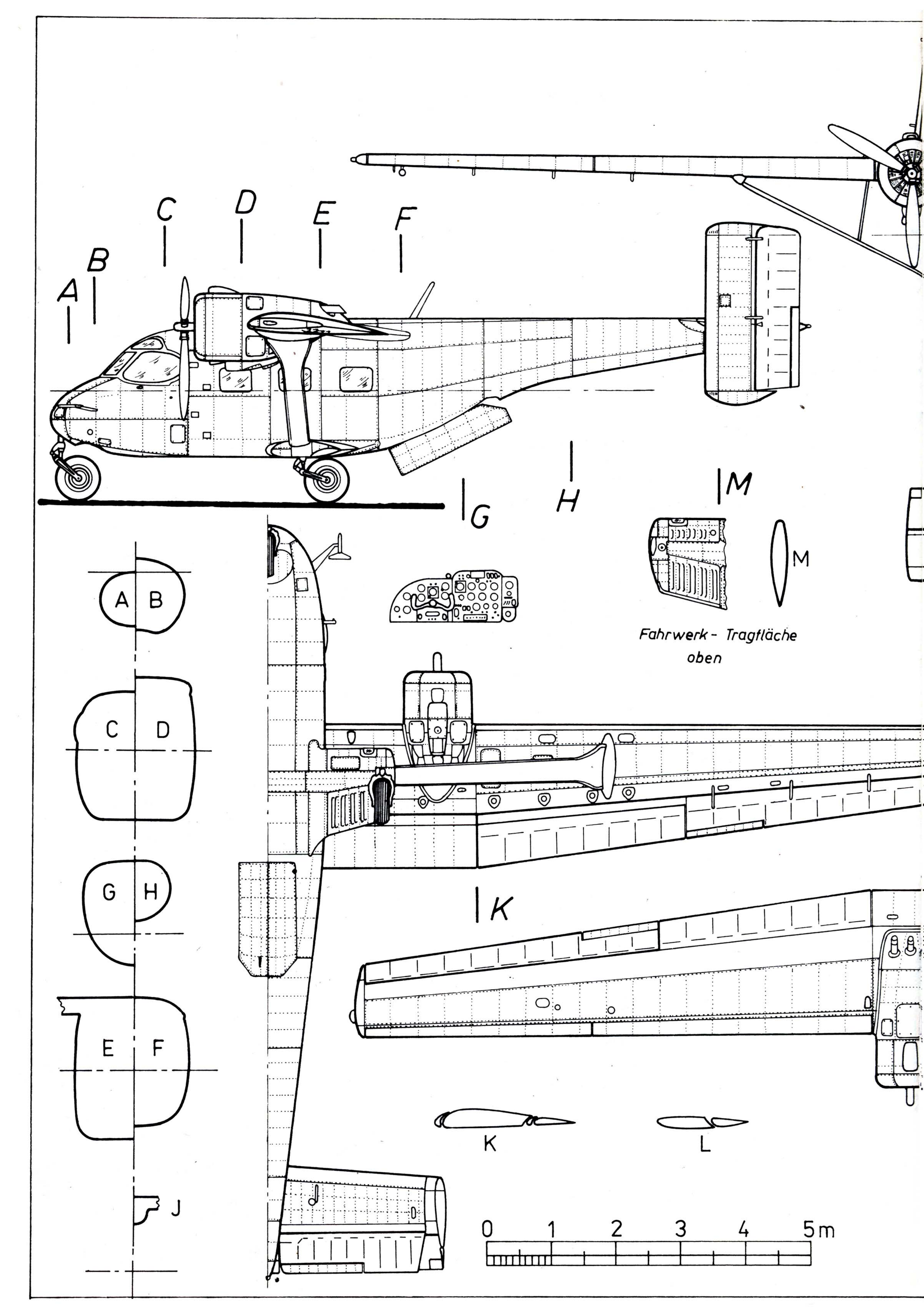
Arndt Henze

/1/ Geschichte der SED, Abriß, Seite 311, 344

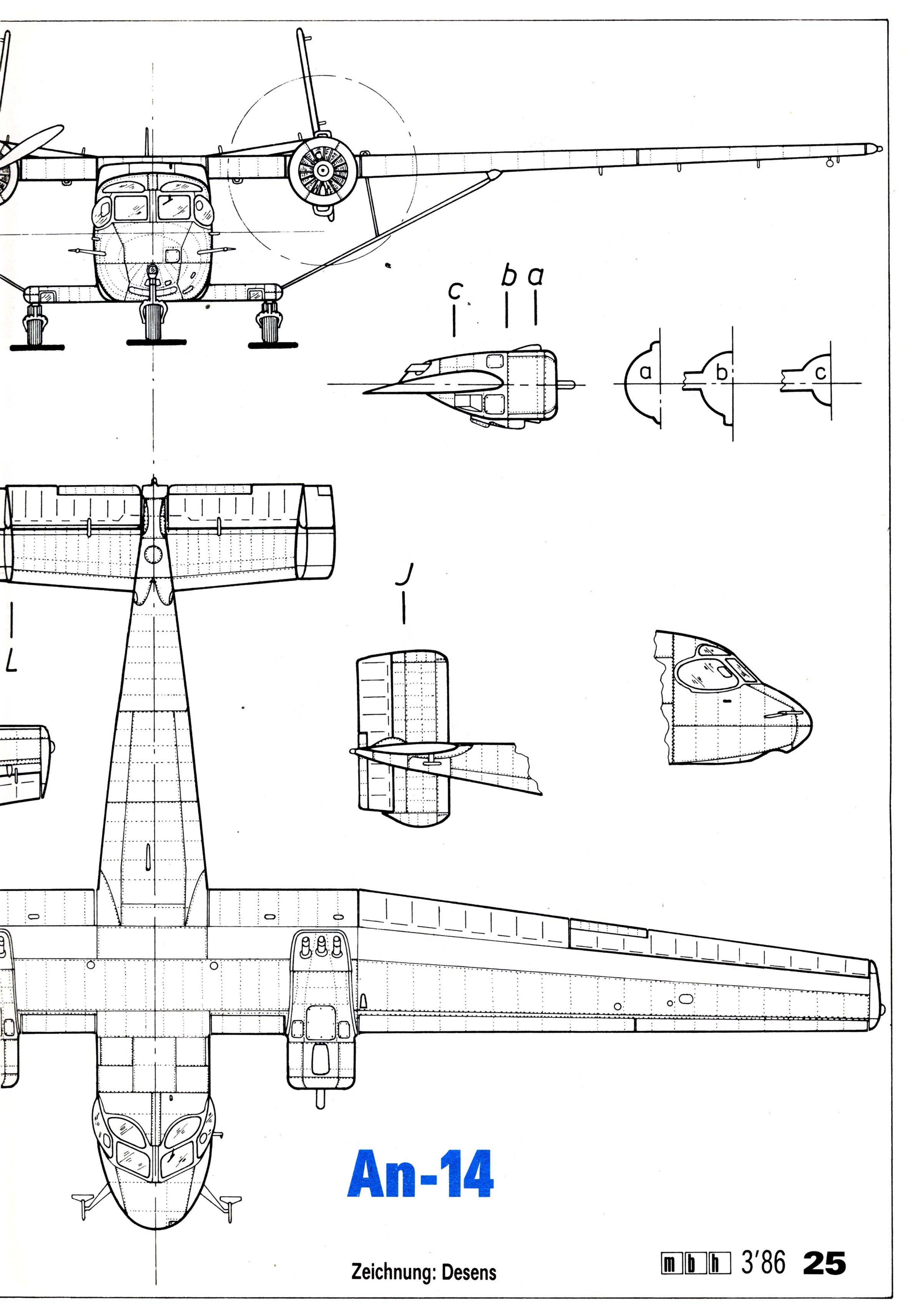


FOTOS: BE/ARCHIV, LEHMANN





A
B
C
D
E
F
G
H
M
Fahrwerk - Tragfläche oben
K
L
J
0 1 2 3 4 5m


c
b
a
a
b
c
J
L
An-14
Zeichnung: Desens

Ein stilisiertes schwarzes „b" auf gelbem Grund: Das Markenzeichen für Baumaschinen aus der DDR! „Baukema" ist die Abkürzung eines der leistungsfähigsten Industriezweige unserer Republik, eines Industriezweiges, dessen Maschinenentwicklungen für die Bau- und keramische Industrie in vier Kontinente der Erde exportiert werden. Baumaschinen aus der DDR künden in mehr als 25 Ländern von der leistungsfähigen und zuverlässigen Baumaschinenindustrie unseres Landes, vom hohen Niveau dieser für die Rationalisierung der Bau- und Baustoffindustrie eingesetzten Geräte.



AUTOGRADER – die Elche des Straßenbaus

In Verwirklichung der Beschlüsse der 10. und 11. Tagung des ZK der SED gehen auch die Werktätigen des VEB Industriewerk Halle-Nord mit begründetem Stolz auf erreichte bedeutende Erfolge in die letzte Etappe zum XI. Parteitag der SED. Mit ihren Erzeugnissen schufen sie mit am zuverlässigen Fundament für die Verwirklichung der vom XI. Parteitag der SED zu erwartenden Beschlüsse.

Erfahrene „Bauhasen" erinnern sich noch der ersten Straßenhobel aus dem Hallenser Industriebetrieb: Hochbeinige Ungetüme, die unter dem Namen „Elch" großen Anteil am Ausbau unseres Autobahn- und Fernverkehrsstraßennetzes hatten.

Die Typenreihe der heutigen Motorgrader ist weitaus vielfältiger. Diese SHM-Serie zählt zur Kategorie der Straßenbaumaschinen und wird in drei Klassen hergestellt. Entsprechend ihrer unterschiedlichen Motorleistungen werden die Motorgrader für Arbeiten in verschiedenen Erdstoffklassenbereichen verwendet. Der am häufigsten eingesetzte Typ ist der mit einer Motorleistung von rund 85 kW (120 PS).

Der Tandemgrader SHM 4-120 ist für viele Arbeiten im gesamten Erdbau unentbehrlich. Sein Haupteinsatzgebiet jedoch ist der Straßen- und Wegebau. Ausgerüstet mit modernsten vollhydraulischen Arbeitselementen, gewährleistet er hervorragende Nivelliergenauigkeit und garantiert ein gutes Erdstoffplanum. Die Einstellmöglichkeit der Graderschar für Böschungswinkel bis 90° erlaubt das Säubern und Ausheben von Gräben ebenso wie das Schneiden der Böschungen. Auch für Arbeiten im Meliorations-, Kanal- und Tiefbau ist der SHM 4 ein unentbehrliches Arbeitsmittel. Zur optimalen Anpassung an verschiedene Arbeitsbedingungen kann der Sturz aller vier Räder hydraulisch verstellt werden. Mit der um 360° drehbaren und beliebig verstellbaren Schar können links und rechts der Maschine Flächen planiert oder profiliert werden. Seine Universalität beweist der Motorgrader beim Ausheben oder Aufnehmen von Erdreich, beim Verteilen sowie beim Mischen und Einbau unterschiedlicher Baustoffe wie z. B. von Kies und Bitumen.

Vom Auskoffern bis zum Schneeräumen, von der Bankettherstellung bis zum Nivellieren reicht die Arbeitspalette dieser modernen Baumaschine. Aber auch bei einer Vielzahl anderer Arbeiten im Straßen- und Wegebau erweist sich der Motorgrader SHM 4-120 als hochproduktive und vielseitig einsetzbare Baumaschine. **Rolf Heß**





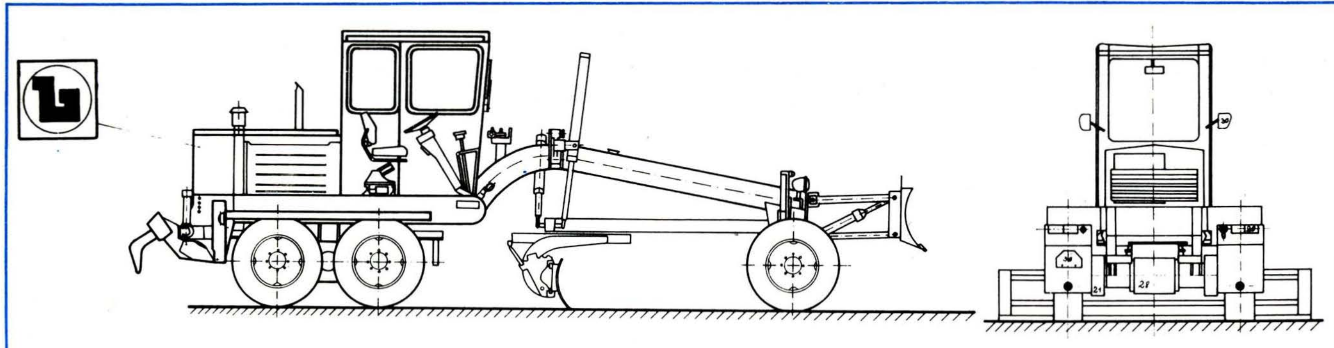


FOTOS: SCHULZ

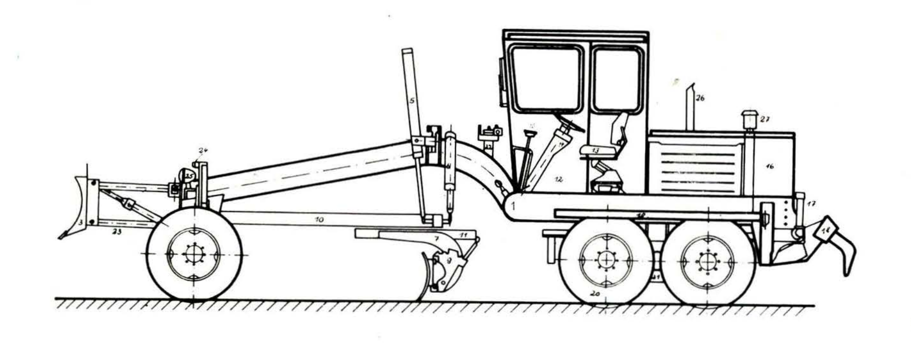
Bilder von oben nach unten: Rückansicht mit Bodenaufreißer

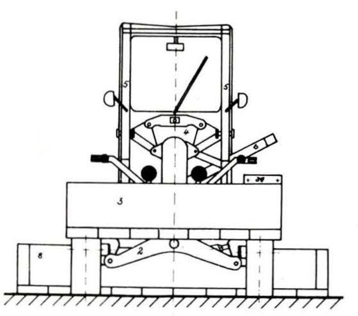
Vorderansicht mit Planierschar

Detail der Scharverstellung



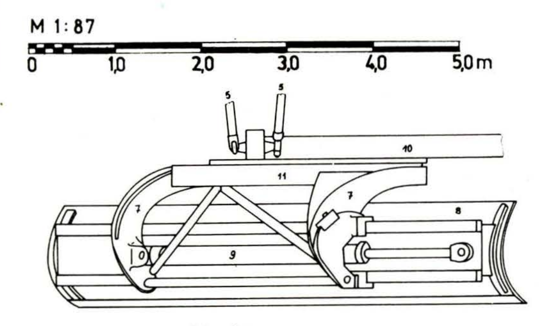
Motorgrader SHM 4-120



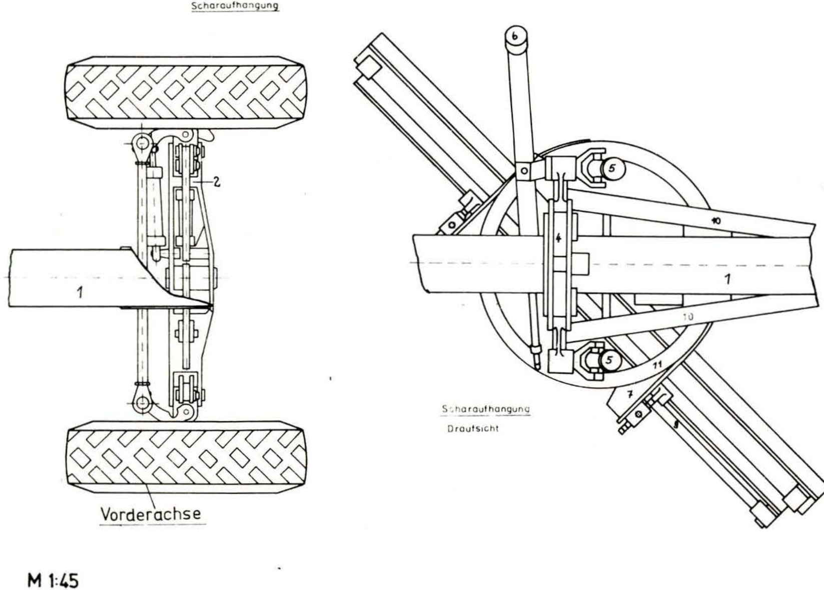


M 1:87

0 1,0 2,0 3,0 4,0 5,0 m







M 1:45

0 1,0 2,0 3,0 4,0 m

Technische Daten	
Länge	7 750 mm
Breite	2 450 mm
Höhe	2 980 mm
Masse	10 200 kg
Scharbreite	3 660 mm
Scharhöhe	530 mm
Motor	4 VD-14,5/12-1 SRW
Motorleistung	82,5 kW (110 PS)
Frontschildbreite	2 440 mm
Frontschildhöhe	870 mm
Heckaufreißer	1 bis 11 Zähne
Arbeitsbreite	1 555 mm
Reißtiefe	250 mm

Stückliste

Teil Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	Rahmen	1
2	Vorderachse	1
3	Planierschild	1
4	Schwenkbrücke	1
5	Scharhubzylinder	2
6	Schwenkzylinder	1
7	Scharaufhängung	2
8	Schar	1
9	Scharverstelleinrichtung	2
10	Zugdreieck	1
11	Drehkranz	1
12	Fahrerhaus	1
13	Schwingsitz	1
14	verstellbare Lenksäule	1
15	Schalthebelhydraulik	6
16	Motorhaube	1
17	Hydraulikzylinder f. Aufreißer	2
18	Aufreißer	1
19	hinterer Kotflügel	2
20	Rad	6
21	Tandemschwinge	2
22	Hydraulikventilblock	1
23	Schubholme	4
24	Blinkleuchten	2
25	Scheinwerfer	2
26	Abgasrohr	1
27	Luftfilter	1
28	Achsgetriebe	1
29	Kombileuchte	2
30	Rückspiegel	2
31	Kennzeichentafel	2

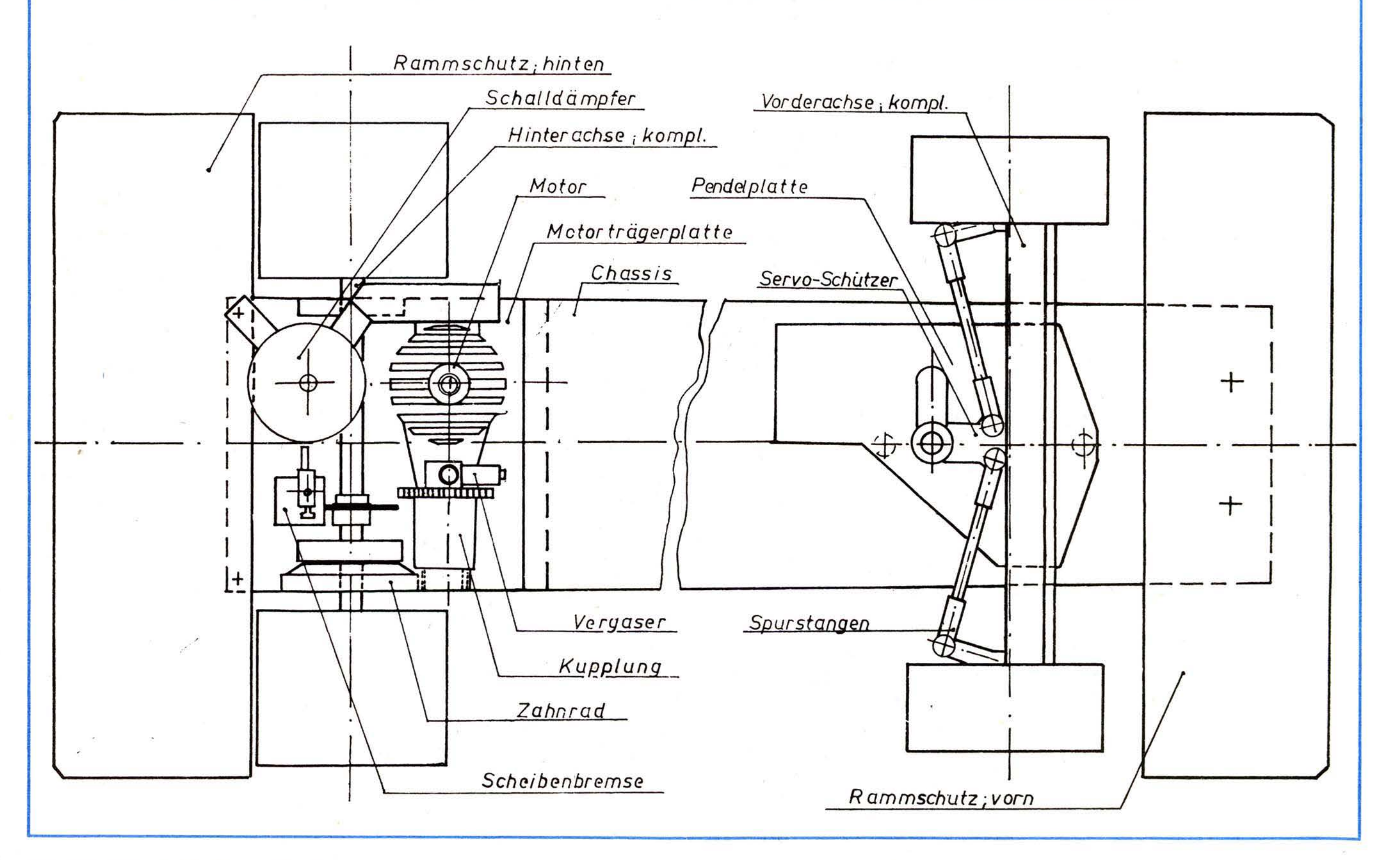
Vom Bauplan zum Rennboliden

An- und abschwellendes helles Knattern von Verbrennungsmotoren, Geruch von Rizinus und Methanol, knallbunte Rennboliden – Faszination eines RC-Automodellrennens. Der GST-Modellsport macht es möglich! Die Firma Heinz Wiedemann in Limbach-Oberfrohna, deren Inhaber schon als GST-Automodellsportler von sich reden machte, stellt Einzelteile und Baugruppen für den RC-V-Automodellsport her, die bereits seit einiger Zeit im Handel sind. Dazu erschien ein Bauplan, den wir auf vielfachen Leserwunsch vorstellen möchten.

Der Bauplan ermöglicht den Nachbau eines Rennautomodells für die Wettkampfklasse RC-V3 im international üblichen Maßstab 1:8. Mit dem möglichen Einbau einer Funkfernsteuerung ist das Modell wettkampffähig und sein Besitzer kann an allen GST-Wettkämpfen teilnehmen.
Ein bißchen Geschick und handwerkliches Können gehört natürlich auch dazu, denn so ein Modell ist schließlich kein Ausschneidebogen! Wer sich also zum Bau eines solchen Modells entschließt, sollte seine technischen und technologischen Möglichkeiten gründlich überprüfen, ob sie den Anforderungen an ein solches Vorhaben genügen. Dazu gehört die Metallbearbeitung genauso wie der Umgang mit Kunststoffen und Glasseidenlaminaten.
Das Chassis des Rennmodells besteht aus verwindungszähem Kunststoff und schließt eine Einzelradaufhängung aus. Diese Lösung kommt dem einfachen Aufbau eines Anfängermodells entgegen und ist in der Klasse V3 noch durchaus üblich. Hervorzuheben ist die angebotene Alternativlösung mit laminiertem Glasseidengewebe. Die Achsen sind handelsüblich und werden von der Firma Wiedemann in guter Qualität angeboten. Die zur Lenkung erforderliche Rudermaschine mit Servoschützer ist nicht Bestandteil des Bauplanes und richtet sich nach der verwendeten Funkfernsteuerung.
Eine ausgesprochen kundenfreundliche Geste des Konstrukteurs ist die Verwendung des 2,5-cm^3-Motors der Berliner Werkzeugmaschinenfabriken BWF 2,5S-A. Dieser Motor beschleunigt mit 28000 U/min das Modell in etwa 4 s auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h. Das dazu erforderliche Getriebe einschließlich der Kupplung und der Scheibenbremsen ist wohl die komplizierteste Baugruppe des Modells. Paßgenaues Arbeiten und die Beherrschung aller üblichen Metallbearbeitungstechnologien ist hier unumgänglich!
Als Karosserie empfiehlt der Autor die Verwendung handelsüblicher Formel- oder Sportkarosserien. Die Wahl ist unkritisch, da es in der Klasse V3 hierzu keine Einschränkungen gibt.
Alles in allem ein wertvoller Bauleitfaden für den Anfänger. Und ein preiswerter dazu: Für einen EVP von 5,00 Mark erhält er eine informative Bauanleitung und auf vier Blättern die zeichnerische Darstellung aller wichtigen nichthandelsüblichen Bauteile.

ke

Automodell Klasse RC-V3 (Bauplanauszug)



Mitteilungen der Abteilung Modellsport des ZV der GST

Auszüge aus der Ausschreibung der Meisterschaften und Schülermeisterschaften der DDR im Modellsport 1986 (Fortsetzung aus mbh 2'86)

10. Meisterschaft der DDR im Fernlenkflug in der Klasse F3B vom 3. bis 6. 7. 1986 in Steutz
Meldeschluß: 2. 6. 1986
Anreise: 3. 7. 1986 bis 11.00 Uhr
Abreise: 6. 7. 1986 ab 13.00 Uhr
max. Teilnehmerzahl: 60 Wettkämpfer
Startberechtigt:
– Senioren Jahreswettbewerb 1985 Platz 1–40
– Junioren Jahreswettbewerb 1985 Platz 1–10
– DDR-Meister 1985
Bezirksorganisationen, aus denen sich keine Teilnehmer über den Jahreswettbewerb qualifiziert haben, dürfen Junioren und einen Senior melden.
Aus diesem Kreis werden dann weitere Teilnehmer bis zur max. Teilnehmerzahl zugelassen.
Zusammensetzung der Bezirksdelegationen:
bestätigte Wettkämpfer,
1 Delegationsleiter.
Wertung:
– Einzelwertung je Altersklasse
– Mannschaftswertung
Die Mannschaft besteht aus einem Senior und einem Junior (Addition der Einzelpunktzahlen). Pro Bezirksorganisation können bis zu 3 Mannschaften benannt werden.

34. Meisterschaft der DDR in den Freiflugklassen F1A, F1B, F1C vom 24. bis 27. 7. 1986 in Alkersleben
Meldeschluß: 16. 6. 1986
Anreise: 24. 7. 1986 bis 10.00 Uhr
Abreise: 27. 7. 1986 ab 8.00 Uhr
max. Teilnehmerzahl: 110 Wettkämpfer
Startberechtigt:
Klasse F1A: Senioren Platz 1–30, Junioren Platz 1–25 im Jahreswettbewerb '85
Klasse F1B: Senioren Platz 1–15, Junioren Platz 1–11 im Jahreswettbewerb '85
Klasse F1C: Senioren Platz 1–13, Junioren Platz 1–6 im Jahreswettbewerb '85
Bezirksorganisationen, aus denen sich keine Teilnehmer im Jahreswettbewerb qualifiziert haben, können eine Mannschaft melden. Die Mannschaft setzt sich aus 3 Wettkämpfern zusammen, von denen mindestens einer Junior sein muß und einer in der Klasse F1B oder F1C startet. Schüler, die im Folgejahr als Junior starten und im Jahreswettbewerb 1985 die Plätze 1–15 belegt haben, sind startberechtigt.
Zusammensetzung der Bezirksdelegationen:
– bestätigte Wettkämpfer
– 1 Delegationsleiter
Wertung:
– Einzelwertung je Klasse und Altersklasse
– Mannschaftswertung (3 Wettkämpfer, davon mind. 1 Junior und 1 Wettkämpfer F1B und F1C).
Punktzahl der Mannschaft ist die Addition der Einzelpunktzahlen.

10. Meisterschaft der DDR im Fernlenkflug in den Klassen F3MS und F3A vom 22. bis 24. 8. 1986 in Pasewalk/Franzfelde
Meldeschluß: 14. 7. 1986
Anreise: 22. 8. 1986 bis 11.00 Uhr
Abreise: 24. 8. 1986 ab 13.00 Uhr
max. Teilnehmerzahl: 70 Aktive F3MS
15 Aktive F3A
Startberechtigt:
Klasse F3MS: Senioren Platz 1–35, Junioren Platz 1–15 im Jahreswettbewerb 1985 und DDR-Meister 1985
Klasse F3A: alle Plazierten im Jahreswettbewerb 1985 und DDR-Meister 1985
Bezirksorganisationen, aus denen sich keine Teilnehmer im Jahreswettbewerb qualifiziert haben, können für jede Modellklasse und Altersklasse einen Wettkämpfer melden. Aus diesem Kreis werden bis zur max. Teilnehmerzahl weitere Wettkämpfer zugelassen.
Wertung:
– Einzelwertung je Modell- und Altersklasse
– Mannschaftswertung in der Klasse F3MS. Die Mannschaft setzt sich aus 3 Sportlern, davon mindestens einem Junioren, zusammen.
Die Punktezahl der Mannschaft ist die Addition der Einzelwertungen. Die Benennung der Mannschaften hat bei der Anmeldung am Wettkampfort durch den Delegationsleiter zu erfolgen.

2.2. Schiffsmodellsport
12. Schülermeisterschaft der DDR im Schiffsmodellsport vom 12. bis 16. 5. 1986 in Gusow
Teilnahmemeldungen: ZV der GST, Abt. Modellsport
Meldeschluß: 11. 4. 1986
Anreise: 12. 5. 1986 bis 17.00 Uhr
Abreise: 16. 5. 1986 ab 9.00 Uhr
Wettkampfort: Lager für Erholung und Arbeit in Gusow (Kreis Seelow), Bez. Frankfurt (O.)
max. Teilnehmerzahl: 180 Wettkämpfer
Startberechtigt: Je Bezirk 12 Wettkämpfer, davon 2 Wettkämpfer der Ast. I in den Modellklassen EX-SI und ET.
Zusammensetzung der Delegation des Bezirkes:
12 Wettkämpfer
1 Delegationsleiter/Betreuer
1 Helfer für die WKL (Besetzung Rückholboote u. a.)
14 Teilnehmer gesamt
Wettkampfdurchführung gemäß Wettkampfvorschrift für Junge Schiffsmodellsportler vom 1. 9. 1983.
In den Klassen F wird gleichzeitig an 2 Startstellen gestartet. Frequenzverteilung: Klassen F2A-S und F2B-S, Kanäle 1–14, Klassen F3E-S und F3V-S Kanäle 16–30.
Durch den Veranstalter werden keine Quarze bereitgestellt.

9. Meisterschaft der DDR in den Rennbootklassen FSR-V
Startberechtigt: Sportler der Meisterschaftsklasse, die für das Wettkampfjahr 1986 bestätigt wurden.
1. Meisterschaftslauf vom 3. bis 4. 5. 1986 in Lucka/Leipzig
Anreise: 2. 5. 1986 bis 20.00 Uhr
Abreise: 4. 5. 1986 nach Siegerehrung
Meldeschluß: 4. 4. 1986
Wettkampfleiter: Kam. Wittkowsky, Klaus
Hauptschiedsrichter: Kam. Theurich, Klaus-Dieter
2. Meisterschaftslauf vom 24. bis 25. 5. 1986 in Merseburg
Anreise: 23. 5. 1986 bis 20.00 Uhr
Registrierung: 23. 5. 1986 bis 22.00 Uhr
Abreise: 25. 5. 1986 nach der Siegerehrung
Meldeschluß: 25. 4. 1986
Wettkampfleiter: Kam. Kasimir, Dieter
Hauptschiedsrichter: Kam. Theurich, Klaus-Dieter
3. Meisterschaftslauf vom 7. bis 8. 6. 1986 in Potsdam
Anreise: 6. 6. 1986 bis 20.00 Uhr
Registrierung: 6. 6. 1986 bis 22.00 Uhr
Abreise: 8. 6. 1986 nach der Siegerehrung
Meldeschluß: 9. 5. 1986
Wettkampfleiter: Kam. Knapp, Gerhard
Hauptschiedsrichter: Kam. Theurich, Klaus-Dieter
4. Lauf
Endlauf um die Meisterschaft der DDR für Rennbootmodelle Klasse FSR-V vom 4. bis 6. 7. 1986 in Calbe/S., Bezirk Magdeburg
Anreise: 4. 7. 1986 bis 12.00 Uhr
Registrierung: 4. 7. 1986 bis 13.00 Uhr
Meldeschluß: 6. 6. 1986
Abreise: 6. 7. 1986 nach der Siegerehrung
Wettkampfleiter: Kam. Seidel, Eberhard
Hauptschiedsrichter: Kam. Theurich, Klaus-Dieter
Teilnehmermeldung:
(1) Die für die Meisterschaftsklasse 1986 bestätigten Teilnehmer haben den mit der Durchführung der Meisterschaftsläufe 1 bis 3 beauftragten BV der GST termingerecht ihre Teilnahme oder Nichtteilnahme schriftlich zu melden.
(2) Für den Endlauf ist die Meldung an den ZV der GST, Abteilung Modellsport, zu richten.
(3) Bei kurzfristig eingetretener Verhinderung (Krankheit, dienstliche Gründe) hat eine telegrafische Benachrichtigung an die Durchführenden zu erfolgen. Geschieht das nicht, ist in der Regel die Teilnahme an den folgenden Läufen verwirkt.
Wettkampfdurchführung:
Die Läufe werden auf der Grundlage der Bestimmungen des SMS-Reglement '84 und der „Wettkampfvorschrift für Meisterschaftsläufe in den FSR-V-Klassen" (Ausgabe 1986) durchgeführt.

29. Meisterschaft der DDR im Schiffsmodellsport für vorbildgetreue und Rennbootmodelle vom 7. bis 10. 8. 1986 in Greiz/Bezirk Gera
Anreise: 7. 8. 1986 bis 12.00 Uhr
Registrierung: 7. 8. 1986 bis 15.00 Uhr
Abreise: 10. 8. 1986 nach der Siegerehrung
Meldeschluß: 4. 7. 1986
Wettkampfleiter: Kam. Scharschmidt, Gerhard
Hauptschiedsrichter: Kam. Wiegand Friedrich
max. Teilnehmerzahl: 150 Wettkämpfer
Ausgeschriebene Klassen: A1, B1, F1, F2, F3, F6, F7, FSR-E
Teilnahmeberechtigung:
Je Bezirk können pro Alters- und Modellklasse 5 Wettkämpfer gemeldet werden.
Teilnahmeberechtigt sind Sportler, die mindestens 2 Wettkämpfe mit wertbaren Ergebnissen im Wettkampfjahr 1985 bzw. 1986 nachweisen können.
Die beiden 1985 oder 1986 erreichten Ergebnisse (Angabe der Punkte, Zeiten, Runden u. ä.) müssen bei der Meldung mit angegeben werden. Auf ihrer Grundlage erfolgt die Auswahl bis zur maximalen Teilnehmerzahl. Fehlen die Angaben der Wettkampfergebnisse, erfolgt keine Zulassung zur Meisterschaft.

29. Meisterschaft der DDR im Schiffsmodellsport in den Klassen der Modellsegeljachten vom 11. bis 14. 7. 1986 in Halle
Anreise: 11. 7. 1986 bis 12.00 Uhr
Registrierung: 11. 7. 1986 bis 15.00 Uhr
Abreise: 14. 7. 1986 nach der Siegerehrung
Meldeschluß: 13. 6. 1986
Wettkampfleiter: Kam. Pixa, Winfried
Hauptschiedsrichter: Kam. Helm, Dietrich
max. Teilnehmerzahl: 80 Wettkämpfer
ausgeschriebene Klassen: F5-M, F5-X, Jun. und Sen.
F5-D, D-X, Jun. und Sen.
F5-10 und D-10 nur Senioren
Teilnahmeberechtigt sind Sportler, die im Wettkampfjahr 1985/86 mindestens 2 Wettkämpfe ab Bezirksebene bestritten haben. Bei der Meldung sind die Ergebnisse dieser beiden Wettkämpfe mit Plazierung, Punkten und Teilnehmerzahl anzugeben.
Die Zulassung erfolgt auf der Grundlage der erreichten Ergebnisse bis zur maximalen Teilnehmerzahl.

2.3. Automodellsport
11. Meisterschaft der DDR im Automodellsport in den Klassen der funkgesteuerten Modelle vom 9. bis 13. 7. 1986 in Leipzig-Lößnig
Meldeschluß: 4. 6. 1986
Anreise: 9. 7. 1986 bis 13.00 Uhr
Abreise: 13. 7. 1986 ab 9.00 Uhr
max. Teilnehmerzahl: 80 Wettkämpfer
ausgeschriebene Klassen: RC-V1, RC-V2, RC-V3 Senioren
RC-V3, RC-ES Junioren
Startberechtigt:
– Titelverteidiger der Meisterschaft der DDR 1985
– Bezirksmeister 1986
– 5 weitere Sportler je BO, die an der Bezirksmeisterschaft teilgenommen haben und im Jahreswettbewerb 1985 in Wertung gekommen sind.
Wird die Gesamtteilnehmerzahl überschritten, wird auf der Grundlage der Auswertung des Jahreswettbewerbes der Sportler gestrichen, welcher von den Teilnehmern am Jahreswettbewerb das schlechtere Ergebnis aufweist.
Ausgenommen davon sind die Titelverteidiger und Bezirksmeister.
Wettkampfort: Automodellrennbahn im Naherholungszentrum Leipzig-Lößnig
Wettkampfbestimmungen:
– Senioren dürfen in max. 3 Modellklassen starten;
– Junioren dürfen in max. 2 Modellklassen starten.
In der Kategorie RC-V werden 3 Qualifikationsläufe je 5 Minuten gefahren.
1.–4. Plätze gelangen direkt in das Finale.
5.–10. Plätze fahren Hoffnungslauf über 15 Minuten.
1. und 2. Plätze des Hoffnungslaufes gelangen ins Finale.
Das Finale wird mit 6 Modellen über 30 Minuten gefahren.
Technische Regeln der Klasse RC-ES:
1. Modell im Maßstab 1:12 (Elektro-Speed)
Die Karosserie muß der Karosserie des Originalfahrzeuges (Formel, Sport, GT, Tourist) entsprechen.
2. Begrenzung der Maße:
a) Radstand: 200 mm ± 10%
b) volle Breite: max. 180 mm
c) volle Höhe: max. 140 mm
d) volle Länge: max. 410 mm
e) Radabmessungen:
Breite: mind. 20 mm, max. 40 mm
Durchmesser: mind. 40 mm, max. 55 mm
3. Verbindliche Begrenzung der Stromquelle:
Nennspannung der Akku-Batterien – max. 7,5 Volt.
Wettkampfregeln der Klasse RC-ES:
1. Jeder Sportler ist zu 2 Qualifizierungsläufen berechtigt. Die Läufe werden in Gruppen zu je 6 Modellen durchgeführt.
2. Die 6 Sportler mit den besten Ergebnissen starten nach den Qualifizierungsläufen (es wird 1 Ergebnis berücksichtigt) im Endlauf.
3. Die Qualifizierungsläufe dauern 4 Minuten.
4. Der Endlauf dauert 6 Minuten.
5. Zwischen dem letzten Qualifizierungslauf und dem Endlauf wird eine Pause von mindestens 30 Minuten eingelegt.
6. Bei gleicher Punktzahl sind die Qualifizierungsläufe für das Ergebnis ausschlaggebend.
Wertung:
Es wird eine Einzel- und eine Bezirkswertung vorgenommen.
Die Bezirkswertung erfolgt gemäß WRO des Modellsports vom 1. 3. 1982.
Alle Meister und Plazierten erhalten Urkunden und Medaillen. Die 3 besten Bezirke erhalten Urkunden und Pokale.

12. Schülermeisterschaft der DDR im Automodellsport Kategorie SRC und RC vom 22. bis 26. 10. 1986 in Dresden-Freital
Meldeschluß: 17. 9. 1986
Anreise: 22. 10. 1986 bis 15.00 Uhr
Abreise: 26. 10. 1986 ab 8.00 Uhr
max. Teilnehmerzahl: 90 Wettkämpfer
ausgeschriebene Klassen: SRC-DM, SRC-BS, RC-EB, RC-ES
Startberechtigung:
Unter Zugrundelegung der Ergebnisse und der Beteiligung der Bezirke in den einzelnen Kategorien am Jahreswettbewerb werden die Teilnehmerzahlen je Bezirksorganisation wie folgt festgelegt:

	RC	SRC
Berlin	2	–
Cottbus	3	5
Halle	3	1
Leipzig	3	3
Dresden	2	5
Erfurt	3	4
Frankfurt/Oder	2	–
Gera	3	5
Schwerin	3	2
Magdeburg	4	3
Neubrandenburg	2	4
Potsdam	7	–
Rostock	2	3
Suhl	5	2
Karl-Marx-Stadt	6	3

Die Bezirke, die eine Kategorie nicht besetzen können, dürfen die vorgegebene Teilnehmerzahl für diese Kategorie in der anderen Kategorie melden. Jeder Bezirk kann zusätzlich je einen Sportler für die Kategorie RC und SRC als Reserve melden (bei der Meldung entsprechender Vermerk!). Die Aufstellung der Meldeliste hat so zu erfolgen, daß bei Überschreitung der max. Teilnehmerzahl eine Streichung von unten vorgenommen werden kann. In der Meldung sind unbedingt die Funkfernsteuerkanäle der Kategorie RC anzugeben. Alle Teilnehmer müssen an der Bezirksmeisterschaft teilnehmen.
Organisatorische Bestimmungen
– Von allen Teilnehmern sind Eßbestecke, Turnschuhe und -kleidung sowie Hausschuhe mitzubringen.
Wettkampfbestimmungen
Kategorie RC: In der Altersklasse Schüler, Klasse RC-EB und RC-ES, dürfen die handelsüblichen Sanyo NC-Akkus 475 mAh/1,2 V eingesetzt werden.
Kategorie SRC: Die Rennen in den SRC-Klassen werden nach Zeit ausgetragen:
– Vorläufe 2 × 1 min.
– Endläufe 4 × 3 min.

Mitteilungen des Präsidiums des Schiffsmodellsportklubs der DDR

Ergebnisse des Jahreswettbewerbs 1985 im Schiffsmodellsport (Altersstufe Schüler)

E-T: (294 Teilnehmer)

1. Moldenhauer, Mark	(H)	200,0 (100)
2. Ramlau, Peggy	(I)	200,0
3. Kutscher, Oliver	(Z)	193,3

Platz	Name	Bezirk	Punkte
	Goessgen, Tom	(D)	190,0
4.	Zöllner, Enrico	(Z)	190,0
6.	Heisel, Matthias	(E)	186,7
7.	Noetzel, Jörn	(Z)	183,3
	Wurl, Thomas	(Z)	183,3
	Ziebell, Heiko	(E)	183,3
10.	Augustin, Michael	(D)	180,0
	Herbst, Sandro	(D)	180,0
	Wolf, Patrik	(I)	180,0
13.	Möller, Jan	(Z)	176,7
	Spicher, Jens	(H)	176,7
15.	Kujawski, Annett	(I)	173,3
16.	Goering, Patrik	(I)	170,0
	Weisheit, Mario	(L)	170,0
18.	Hoppe, Stefan	(H)	166,7
	Risch, Frank	(O)	166,7
20.	Schmidt, Marko	(C)	163,3

E-XI: (282 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Kutscher, Oliver	(Z)	200,0
2.	Noetzel, Jörn	(Z)	196,7 (96,7)
3.	Spicher, Jens	(H)	196,7 (93,3)
4.	Kulck, Thomas	(L)	193,3
5.	Hoppe, Stefan	(H)	186,7
	Koeppe, Lars	(E)	186,7
	Ziebell, Heiko	(E)	186,7
8.	Moldenhauer, Marc	(H)	183,3
9.	Augustin, Michael	(D)	180,0
	Engelmann, Andreas	(S)	180,0
	Kleindienst, Uwe	(I)	180,0
12.	Becker, Maik	(K)	176,7
	Goessgen, Tom	(D)	176,7
	Kober, Matthias	(I)	176,7
	Möller, Jan	(Z)	176,7
17.	Schmidt, Ingo	(D)	173,3
18.	Horn, Michael	(L)	170,0
	Wurl, Thomas	(Z)	170,0
20.	Goessgen, Christian	(D)	166,7
	Wolf, Patrik	(I)	166,7

E-HS: (83 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Hannemann, Torsten	(H)	180,0
2.	Saß, Dirk	(D)	170,0
3.	Jantsch, Uwe	(O)	166,7
4.	Reißenweber, Dirk	(L)	150,0
5.	Peschek, Bernd	(H)	140,0
6.	Grewe, Dirk	(A)	133,3
7.	Merkel, Simone	(O)	130,0
	Skibba, Lutz	(E)	130,0
9.	Best, Thomas	(B)	110,0
10.	Kronfeld, Henry	(A)	106,7
11.	Laabs, Frank	(B)	86,7
12.	Janitschke, Tim	(I)	83,3
13.	Jarchow, Sven-Ole	(B)	73,3
14.	Ruthenberg, Axel	(C)	66,7
15.	Büchner, Jens	(L)	63,3
16.	Groth, Michael	(A)	56,7
	Palitsch, Birk	(B)	56,7
18.	Szczepanski, Thomas	(C)	50,0
19.	Waschke, Romy	(C)	43,3
20.	Strätz, Kay	(K)	40,0

E-KS: (96 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Eckardt, Jan	(H)	183,3
2.	Deutschland, Tino	(Z)	166,7
3.	Brückner, René	(L)	153,3
	Jantsch, Uwe	(O)	153,3
	Kolbe, Andreas	(O)	153,3
	Schneider, Hagen	(L)	153,3
7.	Bergmann, Jörg	(S)	143,3
	Hirschberg, Detlef	(L)	143,3
	Lux, Jens-Peter	(L)	143,3
10.	Horn, Dirk	(H)	140,0
11.	Matthäi, Roberto	(O)	136,7
12.	Lehmer, Marco	(K)	130,0
13.	Bommer, Jörn	(D)	126,7
	Skibba, Lutz	(E)	126,7
15.	Hellige, Martin	(O)	123,3
	Krumm, Petra	(C)	123,3
17.	Merkel, Simone	(O)	120,0
18.	Palitsch, Dirk	(B)	110,0
19.	Paintner, Mario	(I)	106,7
20.	Hoetzel, Jens	(Z)	103,3
	Taeschner, Tim	(K)	103,3

E-US: (44 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Frank, Holger	(L)	193,3
2.	Noack, Tino	(K)	190,0 (76,7)
3.	Deutschland, Tino	(Z)	190,0
4.	Brückner, René	(L)	186,7
5.	Engel, Lutz	(D)	180,0
6.	Donath, Ralph	(L)	176,7
7.	Schwenke, Volker	(D)	173,3
8.	Pohlmann, André	(D)	170,0
9.	Sager, Torsten	(E)	166,7
10.	Bergmann, Jörg	(S)	163,3
11.	Reißenweber, Dirk	(L)	160,0
	Schneider, Hagen	(L)	160,0
13.	Leppin, Thomas	(D)	146,7
14.	Jaeger, Carsten	(D)	143,3
15.	Hannemann, Torsten	(H)	133,3
16.	Heisel, Jörg	(E)	130,0
17.	Kutscher, Oliver	(Z)	113,3

E-XS: (146 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Stepanek, Mirko	(E)	200,0
2.	Horn, Dirk	(H)	180,0 (56,7)
3.	Saß, Dirk	(D)	180,0
4.	Leppin, Thomas	(D)	176,7
5.	Bommer, Jörn	(D)	173,3
6.	Hirschberg, Detlef	(L)	170,0
	Peschek, Bernd	(H)	170,0
	Wasmannsdorf, Carsten	(C)	170,0
9.	Kluge, Olaf	(S)	166,7
	Paintner, Mario	(I)	166,7
	Wicht, Bernhard	(H)	166,7
12.	Engel, Lutz	(D)	160,0
13.	Kolbe, Andreas	(O)	156,7
	Krumm, Petra	(C)	156,7
15.	Bölk, Stefan	(D)	150,0
16.	Frank, Holger	(L)	146,7
	Heisel, Jörg	(E)	146,7
18.	Hillebrand, Jens	(H)	140,0
19.	Hellige, Martin	(O)	116,7
	Torge, Christian	(I)	116,7

F2-AS: (125 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Schneider, Jana	(I)	200
2.	Müller, Ralf	(K)	198
3.	Frehböse, Thomas	(A)	197
4.	Meyer, Christoph	(N)	195
5.	Miel, Eva	(L)	194
6.	Podswina, Norbert	(E)	190
	von Reichardt, Christian	(I)	190
8.	Hecker, Jana	(S)	188
9.	Germer, Sven	(H)	185
	Nietzold, René	(T)	185
	Pohl, Manuela	(S)	185
12.	Sager, Torsten	(E)	184
	Thiele, Karsten	(S)	184
14.	Golze, Daniel	(D)	182
15.	Jahn, Claus	(S)	179
	Voigt, Thomas	(E)	178
17.	Panl, Sabine	(D)	178
	Thäter, Pierre	(S)	178
19.	Kasprzyk, Tim	(D)	175
	Tunger, Swen	(S)	175

F2-BS: (72 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Kunze, Matthias	(K)	198
2.	Pflanz, Roger	(K)	194
3.	Miel, Eva	(L)	189 (87)
4.	Herzog, Andreas	(I)	189
	Saß, Dirk	(D)	189
6.	Dahms, Thilo	(I)	188
7.	Golze, Daniel	(D)	186
8.	Nitschke, Gunnar	(D)	181
9.	Schneider, Jana	(I)	179
10.	Kasprzky, Tim	(D)	172
11.	Wundrak, Martin	(I)	165
12.	Kattner, Lars	(D)	164
13.	Hoffmann, Michael	(C)	163
	Wasmannsdorf, Henrik	(C)	163
15.	Lorenz, Thomas	(S)	161
16.	Wenck, Matthias	(D)	147
17.	von Reichardt, Christian	(I)	145
18.	Ulbrich, Christian	(L)	137
19.	Schubert, Erik	(E)	87
20.	von Willucki, Nick	(E)	76

F3-ES: (73 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Müller, Ralf	(K)	261,6
2.	Goessgen, Christian	(D)	252,6
3.	Podswina, Norbert	(E)	251,6
4.	Papsdorf, Marco	(S)	250,4
5.	Schneider, Jörg	(I)	246,4
6.	Paul, Sabine	(D)	244,0
7.	Schreiber, Michael	(S)	243,2
8.	Masuch, Mirko	(N)	243,0
9.	Rautenstrauch, Rajko	(I)	241,8
10.	Voigt, Thomas	(E)	235,4
11.	Arndt, Björn	(I)	233,4
12.	Wilke, Silvio	(D)	232,7
13.	Papsdorf, Katrin	(S)	231,4
14.	Pohl, Ronny	(S)	230,8
15.	Erbuth, Marco	(S)	227,7
16.	Köppe, Robert	(A)	227,2
17.	Lieske, Stefan	(A)	225,2
18.	Wolfram, Björn	(D)	224,2
19.	Woydt, Marco	(A)	219,6
20.	Schubert, Erik	(E)	195,8

F3-VS: (17 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Boldt, Thomas	(K)	276,4
2.	Fischer, Hans-Thilo	(N)	240,2
3.	Weigand, Jens	(N)	209,8
4.	Gaczenski, André	(Z)	134,8

FSR-3,5 S: (17 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Strätz, Kay	(K)	35
2.	Boldt, Thomas	(K)	33 (11)
3.	Mathes, Holger	(S)	33 (6)
4.	Fischer, Hans-Thilo	(N)	31
5.	Weigand, Jens	(N)	22
6.	Schneider, Jörg	(I)	21

FSR-2,5 LS: (14 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Wernicke, Riccardo	(D)	27
2.	Mothes, Holger	(S)	23
3.	Neumann, Ringo	(D)	16
4.	Wegner, Andreas	(A)	13
5.	Gercken, Marco	(A)	11
6.	Gaczenski, André	(Z)	8
7.	Wittig, Jens	(Z)	6

FSR-ES: (38 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Papsdorf, Marco	(S)	23
2.	Masuch, Mirko	(N)	22
3.	Goessgen, Christian	(D)	21
4.	Papsdorf, Katrin	(S)	20
5.	Pohl, Manuela	(S)	19
6.	Arndt, Björn	(I)	18
	Herzog, Andreas	(I)	18
	Schreiber, Michael	(S)	18
9.	Erbuth, Marco	(S)	17
10.	Rautenstrauch, Rajko	(I)	16
11.	Neumann, Ringo	(D)	15
12.	Pohl, Ronny	(S)	13
	Wicht, Bernhard	(H)	13
14.	Wernicke, Riccardo	(D)	12
15.	Knüpfer, Jens	(N)	11
	Wegner, Andreas	(A)	11
17.	Eckardt, Jan	(H)	8
	Gercken, Marco	(A)	8
19.	Brandt, Alexandra	(C)	5

D-F: (105 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Schneider, Sven	(I)	200,0
2.	Kempf, Tino	(B)	193,8
3.	Barrmann, Tino	(S)	191,7
4.	Szadkowski, Andor	(A)	190,9
5.	Münch, Steffen	(S)	188,8
6.	Fedchenheuer, Heiko	(D)	175,0
7.	Mühle, René	(T)	171,4
8.	Lier, Hartmut	(A)	167,5
9.	Weißflog, Stev	(T)	165,7
10.	Lenke, René	(C)	163,6
11.	Steinberg, Jana	(C)	158,3
12.	Schoner, Kai	(I)	155,0
13.	Römhild, Tassilo	(O)	154,5
14.	Waehlan, Frank	(I)	150,0
15.	Colbatzky, André	(D)	143,8
16.	Sawatzki, André	(S)	138,8
17.	Zahnow, Mike	(C)	133,3
18.	Zimmermann, Silke	(C)	116,7
19.	Schröder, Steffen	(N)	106,7
20.	Plöger, Heiko	(C)	95,1

F5-FS: (37 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Schneider, Sven	(I)	200,0
2.	Waehlan, Frank	(I)	192,3
3.	Römhild, Tassilo	(O)	175,0
4.	Colbatzky, André	(D)	146,2
5.	Koch, Dirk	(A)	138,5
6.	Haars, Mike	(N)	130,8
7.	Fedchenheuer, Heiko	(D)	128,8
8.	Szadkowski, Andor	(A)	125,0
9.	Schoner, Kai	(I)	95,0
10.	Schröder, Steffen	(N)	82,1

Bezirkswertung:

Platz	Bezirk	Punkte
1.	Potsdam	439
2.	Leipzig	377
3.	Berlin	359
4.	Erfurt	298
5.	Magdeburg	289
6.	Halle	265
7.	Cottbus	249
8.	Rostock	219
9.	Frankfurt (Oder)	198
10.	Suhl	171
11.	Gera	161
12.	Neubrandenburg	121
13.	Schwerin	67
14.	Karl-Marx-Stadt	56
15.	Dresden	38

Ergebnisse des Jahreswettbewerbs 1985 (Vorbildgetreuer Schiffsmodellbau)

F2-A/Junioren: (41 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Schulze, Heiko (T)	373,33
2.	Jedwabski, Mario (K)	372,33
3.	Nietzold, Rene (T)	366,00
4.	Robisch, Thomas (N)	362,33
5.	Schmiedgen, Peter (Z)	359,00
6.	Golchert, Mike (T)	358,67
7.	Hecker, Jörg (S)	355,33
8.	Schulze, Jens (T)	342,00
9.	Scholz, Mario (N)	336,67
10.	Angerhöfer, Jan (E)	334,00
11.	Brandt, Alexandra (C)	319,00
12.	Köppen, Andreas (D)	267,33
13.	Geselle, Maik (A)	244,33
14.	Berndt, Michael (A)	216,33
15.	Miklei, Rico (A)	208,33

F2-A/Senioren: (27 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Pfeifer, Arnold (N)	386,67
2.	Wagner, Hubert (O)	382,67
3.	Sager, Peter (E)	382,33
4.	Nietzold, Wolfgang (T)	376,00
5.	Tretow, Georg (I)	369,33
6.	Malischewski, Joachim (E)	364,00
	Neumann, Wolfgang (K)	364,00
8.	Berlin, Gerhard (D)	361,00
9.	Puchat, Günter (R)	358,67
10.	Bogdan, Wolfgang (I)	355,33
11.	Bormann, Hans (D)	343,33
12.	Unze, Doreen (C)	335,67
13.	Opolke, Michael (L)	319,00
14.	Malke, H.-Jürgen (H)	294,67
15.	Witt, Malte (A)	280,67

F2-B/Junioren: (32 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Jedwabski, Mario (K)	372,67
2.	Nietzold, Rene (T)	360,00
3.	Grundmann, Thomas (K)	353,00
4.	Stoye, Jens (K)	349,33
5.	Golchert, Mike (T)	347,33
6.	Schulze, Heiko (T)	346,00
7.	Schmidt, Torsten (C)	338,67
8.	Köppen, Andreas (D)	333,67
9.	Rademacher, Thomas (A)	328,67
10.	Stoye, Sven (K)	328,33

F2-B/Senioren: (52 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Pfeifer, Arnold (N)	385,33
2.	Sager, Peter (E)	383,00
3.	Reißmann, Ullrich (N)	381,33
4.	Speetzen, Heinz (A)	381,00
5.	Nietzold, Wolfgang (T)	379,67
6.	Wagner, Hubert (O)	378,00
7.	Kutschera, Michael (N)	375,33
8.	Peschke, K.-Heinz (Z)	374,33
9.	Malischewski, Detlef (A)	374,33
10.	Hahn, Michael (T)	370,00
11.	Fähnrich, Manfred (T)	368,67
12.	Röder, Frank (Z)	368,00
13.	Borchert, Siegfried (I)	363,67
14.	Treffkorn, Hans (K)	359,33
15.	Guntz, Mathias (C)	357,00
16.	Grudschinski, Steffen (Z)	356,67
17.	Günter, Michael (T)	350,33
18.	Heidrich, K.-Heinz (K)	346,67
19.	Wendt, Andreas (D)	346,00
20.	Engelbrecht, Peter (C)	338,00

F2-C: (6 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Jedwabski, Peter (K)	387,67
2.	Gramß, Werner (K)	356,67

E-H/E-K/Junioren: (5 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Winkler, Jörg (S)	396,33

E-H/E-K/Senioren: (11 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Hanke, K.-Wolfgang (S)	422,33
2.	Elschner, Rolf (R)	402,67
3.	Wommer, Diethard (S)	395,67
4.	Frenzel, Heinz (A)	302,33

E-X/Junioren: (43 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Hellrich, Olaf (N)	193,33
2.	Hellrich, Claudia (N)	186,67
3.	Bölk, Stefan (D)	180,00
4.	Winkler, Jörg (S)	180,00
5.	Sattler, Jens (T)	163,33
6.	Krumm, Petra (C)	160,00
7.	Leppin, Thomas (D)	150,00
8.	Meyer, Christoph (N)	143,33
9.	Engel, Lutz (D)	133,33
10.	Greger, Marco (K)	123,33
11.	Utech, Gunnar (C)	113,33
	Fenner, Jörg (C)	113,33
13.	Sommer, Hendrik (C)	83,33
	Froese, Sven (D)	83,33
15.	Gührke, Norbert (C)	80,00
16.	First, Olaf (C)	56,67

E-X/Senioren: (26 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Bruhn, Manfred (R)	200,00
2.	Löwe, Dirk (A)	200,00
3.	Saß, Gerhard (C)	196,67
	Wommer, Diethard (S)	196,67
5.	Hanke, K.-Wolfgang (S)	193,33
6.	Jänich, Frank (S)	190,00
	Behm, Volker (C)	190,00
8.	Pletz, Günter (D)	176,67
9.	Neumann, Uwe (R)	163,33
10.	Blumenthal, Günter (D)	143,33
11.	Schmidt, Eva (C)	130,00

F6: (8 Kollektive)

Platz	Name	Punkte
1.	Kollektiv Klingberg (R)	186,33
1.	Kollektiv Börnicke, G. (C)	170,00
3.	Kollektiv Grothe, F. (C)	162,67

F7: (6 Teilnehmer)

Platz	Name	Punkte
1.	Bogdan, Wolfgang (I)	191,33
2.	Borchert, Siegfried (I)	190,33
3.	Stuht, Wolfgang (D)	188,67
4.	Tretowberg, (I)	155,00
5.	Grothe, Frank (C)	146,67

Bezirkswertung

Platz	Bezirk	Kennung	Punkte
1.	Gera	(N)	166
2.	Karl-Marx-Stadt	(T)	137
3.	Neubrandenburg	(C)	115
4.	Leipzig	(S)	113
5.	Halle	(K)	89
6.	Potsdam	(D)	88
7.	Dresden	(R)	71
8.	Berlin	(I)	70
9.	Rostock	(A)	65
10.	Frankfurt (Oder)	(E)	48
11.	Suhl	(O)	27
12.	Cottbus	(Z)	23
13.	Erfurt	(L)	3
14.	Magdeburg	(H)	2

Mitteilungen des Präsidiums des Automodellsportklubs der DDR

Ergebnisse des Jahreswettbewerbs 1985 im Automodellsport (RC-Klassen)

RC-V1/Senioren: (66 Teilnehmer)

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Hähn, Martin	(S)	129
2.	Rabe, Werner	(S)	105
3.	Fritsch, Heinz	(T)	94
4.	Schmieder, Gerhard	(R)	91
5.	Lippitz, Ronald	(S)	89
6.	Hering, Heinz	(S)	88
7.	Tippmann, Andy	(T)	86
8.	Hensel, Andreas	(T)	82
9.	Böttcher, Udo	(T)	82
10.	Glowacki, Reiner	(H)	80
11.	Seupt, Bernhard	(O)	78
12.	Bartsch, Dietmar	(O)	72
13.	Agthen, Gerhard	(Z)	69
14.	Möller, Werner	(B)	67
15.	Sander, German	(R)	66

16.	Baumann, Christoph	(T)	63
17.	Lichtenfeld, Manfred	(H)	61
18.	Petersen, Thomas	(T)	54
19.	Krause, Thomas	(T)	49
20.	Höhnisch, Thomas	(T)	48

RC-V2/Senioren: (70 Teilnehmer)

1.	Hähn, Martin	(S)	108
2.	Rabe, Werner	(S)	99
3.	Lippitz, Ronald	(S)	94
4.	Fritsch, Heinz	(T)	85
5.	Hering, Heinz	(S)	84
6.	Glowacki, Reiner	(H)	83
7.	Böttcher, Udo	(T)	83
8.	Schmieder, Gerhard	(R)	82
9.	Peterson, Thomas	(T)	79
10.	Agthen, Gerhard	(Z)	74
11.	Baumann, Christoph	(T)	59
12.	Seupt, Bernhard	(O)	55
13.	Bartsch, Dietmar	(O)	54
14.	Hensel, Andreas	(T)	53
15.	Rieth, Axel	(H)	50
16.	Höhnisch, Thomas	(T)	50
17.	Krause, Thomas	(T)	50
18.	Zschuppe, Jürgen	(R)	43
19.	Möller, Werner	(B)	43
20.	Frauendorf, Otto	(K)	42

RC-V3/Junioren: (29 Teilnehmer)

1.	Bunge, Lars	(B)	53
2.	Limmer, Jens	(T)	42
3.	Tippmann, Andy	(T)	39
4.	Schmidt, Thomas	(C)	34
5.	Peckmann, Thomas	(D)	32
6.	Gossow, Roman	(C)	29
7.	Schneider, Daniel	(E)	25
8.	Adam, Jens	(C)	17
9.	Preuschoft, Heiko	(C)	15

RC-V3/Senioren: (114 Teilnehmer)

1.	Tippmann, Andy	(T)	114
2.	Sander, German	(R)	109
3.	Agthen, Gerhard	(Z)	105
4.	Seupt, Bernhard	(O)	105
5.	Schmieder, Gerhard	(R)	98
6.	Zarach, Volkmar	(Z)	89
7.	Lang, Hartmut	(T)	88
8.	Weinert, Fred	(Z)	74
9.	Gusewski, Dieter	(E)	73
10.	Böttcher, Bernd	(R)	73
11.	Herget, Otto	(O)	69
12.	Krause, Thomas	(T)	69
13.	Vater, Steffen	(Z)	68
14.	Agthen, Robert	(Z)	67
15.	Wilhelm, Günter	(Z)	65
16.	Dietrich, Bernd	(Z)	63
17.	Bliefert, Joachim	(E)	57
18.	Frauendorf, Otto	(K)	55
19.	Gattner, Mario	(Z)	54
20.	Blümel, Peter	(Z)	54

RC-EBR/Schüler: (141 Teilnehmer)

1.	Gruber, Gerrit	(T)	122
2.	Gottlebe, Enrico	(O)	116
3.	Lehmann, Ralf	(D)	113
4.	Rahn, Andreas	(D)	106
5.	Agthen, Robert	(Z)	90
6.	Otto, Ralf	(D)	87
7.	Rüffer, Bernd	(N)	86
8.	Bieger, Silvio	(D)	83
9.	Brehe, Stefan	(D)	76
10.	Wolfinger, Sepp	(T)	72
11.	Beck, Gerald	(T)	68
12.	Felber, Frank	(O)	63
13.	Berger, Alexander	(K)	62
14.	Häusler, Torsten	(Z)	60
15.	Lobenstein, Jan	(T)	60
16.	Preuß, Michael	(O)	58
17.	Golle, Mike	(N)	57
18.	Müller, Tino	(Z)	56
19.	Schönfelder, Uwe	(O)	55
20.	Ecke, Mario	(D)	54

RC-EBR/Junioren: (60 Teilnehmer)

1.	Tippmann, Andy	(T)	64
2.	Peckmann, Thomas	(D)	58
3.	Baumgärtel, Klaus	(T)	48
4.	Vater, Steffen	(Z)	47
5.	Pötsch, Rinaldo	(B)	46
6.	Limmer, Jens	(T)	45
7.	Klinkert, Steffen	(B)	42
8.	Reichelt, Steffen	(Z)	38
9.	Schröder, Frank	(T)	34
10.	Neumann, Torsten	(Z)	32
11.	Riehl, Mathias	(S)	27
12.	Damm, Holger	(N)	27
13.	Wolf, Torsten	(T)	24
14.	Klug, Andre	(D)	17
15.	Selbmann, Cornelia	(T)	12

RC-EBR/Senioren: (86 Teilnehmer)

1.	Fritsch, Heinz	(T)	90
2.	Hensel, Andreas	(T)	72
3.	Bieger, Martin	(D)	70
4.	Peckmann, Dieter	(D)	66
5.	Grzymislawska, H.	(B)	62
6.	Pfeil, Peter	(T)	59
7.	Bormann, Ronald	(D)	51
8.	Fritsche, Manfred	(H)	51
9.	Golle, Bernd	(N)	49
10.	Baranowski, Norbert	(N)	49
11.	Böttger, Udo	(T)	46
12.	Sich, Gerhard	(D)	42
13.	Rötschke, Horst	(D)	41
14.	Wolf, Frank	(D)	39
15.	Lossin, Michael	(D)	35
16.	Wolf, Helmut	(T)	35
17.	Kuphal, Wolfgang	(D)	35
18.	Petersen, Thomas	(T)	33
19.	Döhne, Horst	(S)	32
20.	Hausig, Wolfgang	(D)	31

RC-EBS/Schüler: (82 Teilnehmer)

1.	Gruber, Gerrit	(T)	114
2.	Gottlebe, Enrico	(O)	108
3.	Lehmann, Ralf	(D)	83
4.	Rahn, Andreas	(D)	79
5.	Agthen, Robert	(Z)	77
6.	Häusler, Torsten	(Z)	76
7.	Berger, Alexander	(K)	69
8.	Felber, Frank	(O)	63
9.	Otto, Ralf	(D)	59
10.	Lehmann, Michael	(Z)	58
11.	Rüffer, Bernd	(N)	57
12.	Bieger, Silvio	(D)	53
13.	Müller, Tino	(Z)	52
14.	Preuß, Michael	(O)	51
15.	Krüger, Kristian	(O)	51
16.	Engelhardt, Sascha	(H)	44
17.	Brauns, Mario	(K)	44
18.	Rieß, Matthias	(T)	43
19.	Prasse, Dirk	(D)	42
20.	Beck, Gerald	(T)	42

RC-EBS/Junioren: (39 Teilnehmer)

1.	Agthen, Robert	(Z)	55
2.	Vater, Steffen	(Z)	51
3.	Tippmann, Andy	(T)	50
4.	Neumann, Torsten	(Z)	40
5.	Reichelt, Steffen	(Z)	39
6.	Schröder, Frank	(T)	23
7.	Müller, Tino	(Z)	19
8.	Wolf, Torsten	(T)	17
9.	Selbmann, Cornelia	(T)	11
10.	Klausnitz, Ingo	(Z)	10

RC-EBS/Senioren: (129 Teilnehmer)

1.	Fritsch, Heinz	(T)	109
2.	Riehl, Matthias	(S)	96
3.	Gades, Thomas	(I)	88
4.	Wagner, Ralf	(I)	86
5.	Klinkert, Steffen	(B)	85
6.	Döhne, Horst	(S)	79
7.	Grzymislawska, H.	(B)	73
8.	Lehmann, Ralf	(D)	72
9.	Bormann, Ronald	(D)	68
10.	Fritsche, Manfred	(H)	68
11.	Pfeil, Peter	(T)	67
12.	Hensel, Andreas	(T)	66
13.	Peckmann, Thomas	(D)	66
14.	Baumann, Christoph	(T)	63
15.	Reichelt, Steffen	(Z)	60
16.	Pötsch, Rinaldo	(B)	60
17.	Fritz, Ernst-Peter	(K)	57
18.	Stein, Jürgen	(S)	54
19.	Vater, Steffen	(Z)	53
20.	Seupt, Bernhard	(O)	52

RC-EA/Senioren: (11 Teilnehmer)

1.	Bieger, Martin	(D)	24
2.	Bormann, Ronald	(D)	18
3.	Leonhardt, Hartmut	(K)	17
4.	Gades, Thomas	(I)	14

RC-D2/Senioren: (23 Teilnehmer)

1.	Kuphal, Wolfgang	(D)	36
2.	Bormann, Ronald	(D)	19

RC-D4/Schüler: (6 Teilnehmer)

1.	Engelhardt, Sascha	(H)	13

RC-D4/Junioren: (5 Teilnehmer)

0 in Wertung

RC-D4/Senioren: (37 Teilnehmer)

1.	Döhne, Horst	(S)	34
2.	Riehl, Matthias	(S)	30
3.	Möller, Frank	(S)	28
4.	Fritsche, Manfred	(H)	26
5.	Kloß, Peter	(H)	25
6.	Lichtenfeld, Manfred	(H)	24
7.	Bormann, Ronald	(D)	24
8.	Heilke, Frank	(H)	18
9.	Scholz, Denis	(S)	18
10.	Günther, Klaus	(H)	13
11.	Zuber, Jan	(H)	10
12.	Strobel, Dirk	(S)	7
13.	Fritsche, Steffen	(S)	2

Bezirkswertung:

1.	Karl-Marx-Stadt	496
2.	Potsdam	453
3.	Leipzig	299
4.	Cottbus	277
5.	Magdeburg	201
6.	Suhl	148
7.	Schwerin	115
8.	Halle	110
9.	Dresden	103
10.	Gera	68
11.	Neubrandenburg	67
12.	Berlin	66
13.	Frankfurt	43
14.	Erfurt	6
15.	Rostock	0

Berichtigung

Dampfmaschine

Im Beitrag „Faszination Dampfmaschine" im Heft 2'86 hat sich in den Abschnitt *Inbetriebnahme* ein Fehler eingeschlichen, den wir unbedingt korrigieren wollen. Das Einstellen der Maschine erfolgt wie beschrieben mit Druckluft. Jedoch darf diese nicht aus einer Sauerstoffflasche entnommen werden (Explosionsgefahr!), sondern muß mit Hilfe eines Kompressors hergestellt werden. Der zum Probelauf erforderliche Druck von 0,1 MPa kann mit Hilfe des erwähnten Reduzierventils eingestellt werden. Wir bitten unsere Leser um Entschuldigung und um unbedingte Beachtung dieser Hinweise!

Redaktion mbh

Kleinanzeigen

Der Betrieb von Empfangs- und Sendeanlagen ist laut Landfunkordnung (Gesetzblatt der DDR vom 8. 3. 1974, Nr. 12/Teil I) genehmigungspflichtig. Bei Aufgabe von Anzeigen für den An- und Verkauf von derartigen Anlagen und dazugehörigen Teilen ist diese Genehmigungspflicht zu beachten. Die Anzeigenannahmestellen haben bei der Aufgabe von Anzeigen dieser Art die von der Deutschen Post erteilten Betriebsgenehmigungen zu prüfen.

Verkaufe Sender „Start dp3" 485 M, Vertr. Gen.-Nr. 73 V/003/85. Frase, 2000 Neubrandenburg, Str. d. DSF 16, Tel. 38 23

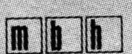
Verkaufe Modell Formel-1-Rennwagen Ford Tyrrell P-34 (RC-V1) komplett für 600 M und Fernsteuerung Start-dp2 unbenutzt, Neuwert 795 M, für 600 M. Igel, 5210 Arnstadt, Saalfelder Str. 6

Verkaufe 2 RM Servomatic 15 S, je 50 M. Zuschr. an W. Schreyer, 4201 Spergau, Kötschener Str. 46

Verkaufe AM-Fernst. Varioprop 12 kpl. mit 6 Servos 2300 M, Variopropservo grau, Super, Minisuper, 4-k-Bausteine, 2-k-Servobausteine, Schieberegisterbausteine, 8-k-Decoderbausteine SC, Schaltbausteine 200 M b. 450 M, Modellhubschrauber, flugfertig, Koll-Pitch mit Zelle Bell 222, 1000 M, Polyesterrumpf Jodel 150 M, Schwimmerbausatz Taxi 100 M, tausche (evtl. Verkauf) neuwertige Motoren OS Max 50, 8,5 cm³, 600 M; Webra RCW 91, 15 cm³, 950 M, Wasserkühlung, MVVS 6,5 250 M. Suche Graupner-Landeklappe, FM-Sender 6014, 50/6, 40/4, 3012 H od. ähnl. Jumbo 540. Angebote an W. Niemann, 4850 Weißenfels, Röntgenweg 8

Verkaufe Motor OS-Max 2,5, 120 M, Enya 1,6 115 M; Varioprop-Servo, 130 M; suche alte Modellmotoren. Erhard Ludwig, 9201 Zug, Grenzstraße 9

Verkaufe Flugmodell „Big Lift", neuw., f. 10-cm³-Mot., 800 M; Segler m. Mot., 300 M; 2 Segler, je 150 M, zu verk. R. Schmidt, 6114 Schönbrunn, Eisfelder Str. 35



modellbau heute
17. Jahrgang, 195. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB) Berlin, 1055 Berlin, Storkower Str. 158

REDAKTION
Georg Kerber, Chefredakteur (Automodellsport)
Bruno Wohltmann, Stellv. Chefredakteur (Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt, Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift: 1055 Berlin Storkower Straße 158 Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Gerhard Böhme, Leipzig; Joachim Damm, Leipzig; Dieter Ducklauß, Frankfurt (O.); Heinz Friedrich, Lauchhammer; Günther Keye, Berlin; Joachim Lucius, Berlin; Helmut Ramlau, Berlin

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" ist der Nachdruck gestattet.

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, 1055 Berlin, Storkower Straße 158, Telefon: 4 30 06 18, App. 321. Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

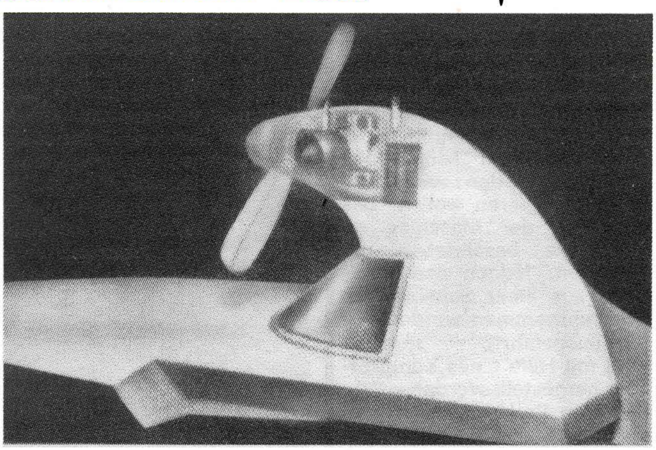
AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 25. 4. 86

Im Museum entdeckt

Diese brandneue Information wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten. Die Jak-1486 (unser Foto zeigt ein Modell) kann im Museum der Luft- und Raumfahrt der DDR in Kleinmachnow besichtigt werden. Es ist gelungen, noch vorhandene Bauteile von Zelle und Leitwerk an Hand alter Konstruktionsunterlagen zu komplettieren. Das als Jagdbomber konzipierte Versuchsmuster basiert auf der modifizierten Zelle einer Jak-1. Als besondere Merkmale kennzeichnen sie ein halbrund verkleidetes Radar, eine veränderte Kabinenverglasung und Endscheiben am Höhenleitwerk. Der bis dahin übliche Kolbenmotor wurde durch zwei Strahltriebwerke, die sich in weit vorgezogenen Unterflügelgondeln befinden, ersetzt. Die Tragflügel weisen auf einen Einsatz im hohen Unterschallbereich hin. Das Museum in Kleinmachnow ist täglich geöffnet von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Am Ersten jedes vierten Monats im Jahr ist das Museum geschlossen.



Aktuelles von Gestern



Mit dem hier abgebildeten Gleitboot wurde Werner Papsdorf 1956 Republikmeister in der Klasse B1. Er erreichte das Ergebnis, indem er einen Bootskörper mit Dreipunktauflage konstruierte. Der Motorträger erhielt eine aerodynamisch günstige Form. Alle Widerstand erzeugenden Teile sind in das Innere verlegt worden. Eine leicht zu entfernende Haube deckt sie ab. Der Zylinderkopf ragt heraus, um eine ausreichende Kühlung zu erzielen. Gefertigt wurde das Boot in Leichtbauweise, unter der Verwendung von Sperrholz (Masse mit Motor und Luftschraube 365 g). Als Antrieb diente ein 1-cm³-Schlosser-Motor.

Spruch des Monats

Was die
freie Zeit betrifft,
so muß man noch
lernen,
sie anzuwenden.

Triolet



...hab' mal 'ne Frage

Ich bin aktiver Automodellsportler. Im Frühjahr trete ich den dreijährigen Ehrendienst bei der NVA an. Besteht die Möglichkeit, mein Hobby auch als Soldat zu betreiben?

Roland Steger
Rheinsberg

In der NVA und in den Grenztruppen der DDR gibt es für die Soldaten vielfältige Möglichkeiten, ihre Hobbys auszuüben. Hier können sie im Interessentenkreis Gedanken austauschen und Erfahrungen sammeln. Es werden große Bemühungen unternommen, um den vielen, differenzierten geistig-kulturellen Bedürfnissen der Soldaten während des Wehrdienstes Rechnung zu tragen. Dabei werden vor allem solche Hobbys gefördert, die die politische und militärtechnische Erziehung und Ausbildung unterstützen. Die Skala der Betätigungsmöglichkeiten ist sehr breit. Wo in der Kompanie die Bedingungen fehlen, dort bietet sicher der Regimentsklub schon bessere Voraussetzungen.

Wir empfehlen den Jugendlichen, die demnächst zur NVA gehen, die im Militärverlag der DDR erschienene Broschüre „Fragen und Antworten zum Wehrdienst". Auf 143 Fragen zum Wehrdienst, zu dessen Vorbereitung, zur Musterung und Einberufung, zum Wehrdienst auf Zeit, zur Ausbildung, zur Freizeit und zur Reserve der NVA wird ausführlich Antwort gegeben.

Woanders gelesen

In der sowjetischen Modellbauzeitschrift „Modelist Konstruktor", Heft 12/85, werden dem Automodellsportler Hinweise zum Bau eines Buggies gegeben. Detailzeichnungen der Lenkung, des Rahmens und der Federung bereichern diesen Beitrag.

Für die Schiffsmodellsportler enthält dasselbe Heft einen Dreiseitenriß und Details, beispielsweise der Decksaufbauten, eines Minen- und Torpedobootes der russischen Flotte von 1895.

Ein interessantes Sportflugzeug, die A-11M „Hamlet", aus dem Konstruktionsbüro „Aeroprakt" stellt die sowjetische Zeitschrift „Krilija Rodiny" Nr. 12/85 vor. Von diesem 1983 in der UdSSR hergestellten Flugzeug liegen ein Dreiseitenriß, Detaildarstellungen sowie Hinweise zur Farbgebung vor. In der Serie „Sportflugzeuge" der Zeitschrift ist der fünfzehnte Beitrag erschienen. Er beschäftigt sich mit der Jak-18PM.

Zu den ersten unter der Sowjetmacht hergestellten Flugzeugen gehörte 1918 die R-1. Die Nummer 1/86 der „Krilija Rodiny" widmet der R-1 einen Beitrag. In dieser Ausgabe findet sich auch ein Bauplan für das Transportschiff „Baikal" aus dem zaristischen Rußland. In einem anderen Artikel stellt man die beiden Prototypen der Polikarpow-Jagdflugzeuge TIS(A) und TIS(MA), die 1941 bzw. 1943 entwickelt wurden, gegenüber. Dies geschieht anhand von Dreiseitenrissen, Spantendarstellungen und Details. Eine Tabelle ergänzt die Zeichnungen. Um ihre Typensammlungen und Dokumentationen zu vervollständigen, empfehlen wir den Automodellsportlern das Heft 1/86 von JUGEND + TECHNIK. Der Beitrag „Räderkarussell '86" beschäftigt sich u. a. mit Zeitgeschichte auf Rädern, aktuellen Skodamodellen und neuen Modellen aus der Pkw-Produktion der UdSSR.

TEXTE: SCHMIDT, mbh
FOTOS: SCHMIDT, REPROS: FAI-Bulletin, modelar, MODEL BOATS, modellezes, Jugend + Technik
HUMOR: MAURER, STEGER

Aus der Welt des großen Vorbilds

Zahlreiche Erzeugnisse der DDR-Fahrzeugindustrie widerspiegeln in vielfältiger Weise die Ergebnisse der Werktätigen zur Vorbereitung des XI. Parteitages der SED. Der Robur wurde auf der Leipziger Herbstmesse 1985 erstmals als Spezialpritschenfahrzeug mit Ladebordwand und als Dreiseitenkipper gezeigt. Der Kipper ist für den ökonomischen Transport geringerer Schüttgutmengen im Kurzstreckenverkehr, zum Beispiel im Kommunalbereich für Baureparaturen, Transportaufgaben im Gartenbau usw., vorgesehen. Einige technische Daten: Leistung 50 kW bei 2600 U/min, Nutzmasse 2650 kg, Kippwinkel bei Hinterkippung 50 Grad, Kippwinkel bei Seitenkippung 45 Grad. Das Fahrzeug kommt aus dem VEB IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge.



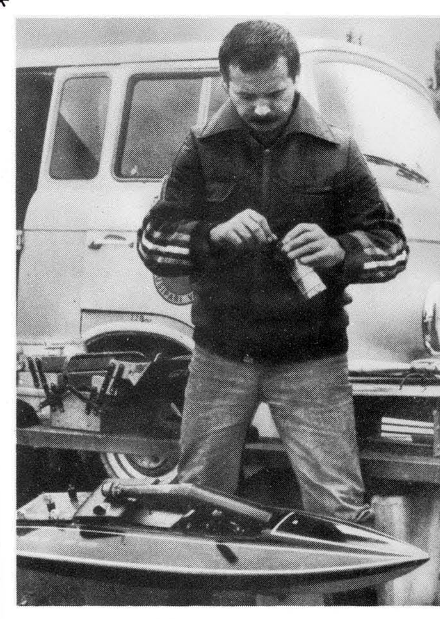


Modellsport international

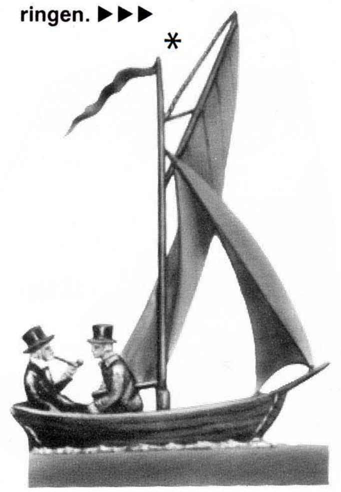
Dieses Modell des sowjetischen schweren Schleppers ZIL-157 mit der Rakete SA-2 belegte bei einem Wettbewerb für Papier-Standmodelle in der VR Polen den zweiten Platz. Es wurde von dem Modellsportler J. Urbanowicz erbaut.

*

Unser Foto zeigt den bekannten ungarischen Schiffsmodellsportler István Kiss. Beim berühmten internationalen Wettkampf in Debrečen konnte er mehrfach Siege in der Klasse der FSR-Boote erringen. ▶▶▶



*



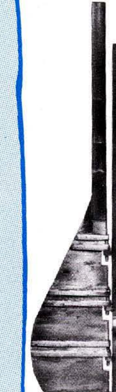
◀ Eine interessante Modellbausparte ist in Großbritannien zu Hause: Schiffe aus Zinn gegossen. Unsere Fotos zeigen zwei Arbeiten von Graham Dixey. ▼

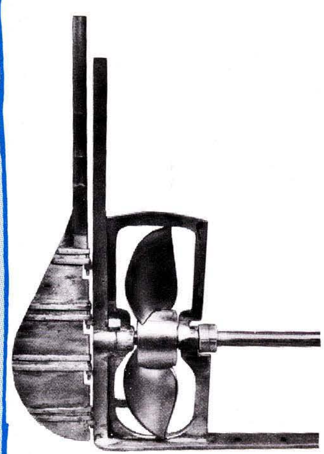


Haariges

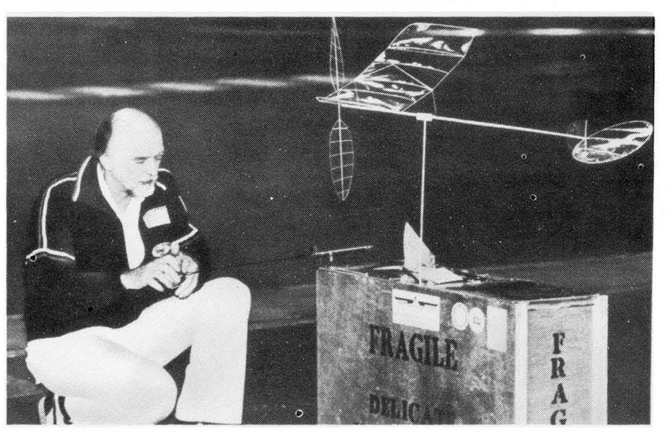
Das Kunststück, durch ein Nadelöhr zu schlüpfen, vollbringt der Ukrainer Michail Masljuk gleich mit einem ganzen Eisenbahnzug. Er schuf eine nur mit einem Mikroskop zu sehende winzige Lok nebst 15 Waggons, die ohne anzustoßen einen Tunnel passieren, der in ein menschliches Haar gebohrt ist.

Ein sehenswertes Detail baute der Engländer William Mowell: den Schiffspropeller im Maßstab 1:48. Das Original meldete Roberty Griffiths 1885 zum Patent an. ▼





Mit seinem Saalflugmodell gewann Cesar Banks aus den USA bei der Weltmeisterschaft der Saalflugmodelle 1984 die Silbermedaille. ▶




modell bau
heute
Suchoi Su-22
22
Römer